This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

GUSTAV E. STECHERT
828 Broadway
NEW-YORK.

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

TF652
W54
1889

Die Prüfung

zum

Stationsvorsteher und Güterexpedienten, sowie zum Stationsassistenten

im

Deutschen und insbesondere **Preußischen** Staats-Eisenbahndienste.

Ein Leitfaden

für die Vorbereitung auf dieselben, sowie ein Hülfsmittel für alle im Deutschen und Preußischen Eisenbahn-Stations- und Expeditionsdienst thätigen Beamten.

Nach Maßgabe des von Sr. Excellenz dem Preußischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten erlassenen

Reglements für die Ausbildung und Prüfung der Stations- und Expeditionsbeamten

bearbeitet von

J. Wetter.

---

2. Auflage.

Preis 4 Mk. brosch. **Preis 4,50 Mk. cart.**

Elberfeld 1889.

Druck und Verlag der Bädeker'schen Buch- u. Kunsthandlung.
(A. Martini u. Grüttefien.)

Die Prüfung

zum

Stationsvorsteher und Güterexpedienten, sowie zum Stationsassistenten

im

Deutschen und insbesondere **Preußischen** Staats-Eisenbahndienste.

Ein Leitfaden

für die Vorbereitung auf dieselben, sowie ein Hülfsmittel für alle im Deutschen und Preußischen Eisenbahn-Stations- und Expeditionsdienst thätigen Beamten.

Nach Maßgabe des von Sr. Excellenz dem Preußischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten erlassenen

Reglements für die Ausbildung und Prüfung der Stations- und Expeditionsbeamten

bearbeitet von

J. Wetter.

2. Auflage.

Preis 4 Mk. brosch. **Preis 4,50 Mk. cart.**

Elberfeld 1889.

Druck und Verlag der Bädeker'schen Buch- u. Kunsthandlung.
(A. Martini u. Grüttefien.)

LELAND STANFORD JUNIOR
LIBRARY
UNIVERSITY.
H11144

Inhalts-Verzeichnis.

I. Abteilung.

Seite

Vorwort V

Eisenbahnbau, insbesondere der Oberbau 1

Verhältnis des Staates und Reiches zu den Eisenbahnen; Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen; Eisenbahnverbandswesen; Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung 8

Übersicht der Eisenbahnverwaltungen Deutschlands 17

Übersicht der Eisenbahn-Direktions- und Betriebsamtsbezirke 22

Verhältnis der Eisenbahnen zur Post- und Telegraphenverwaltung . . . 33

Verhältnis der Eisenbahnen zur Zoll- und Steuerverwaltung 42

Verhältnis der Eisenbahnen zur Militärverwaltung 53

Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements 75

Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung 102

Vorschriften für die Ausübung des Betriebsdienstes 105

Freifahrtwesen; Verwaltung der Betriebsmaterialien-Nebenmagazine und der Betriebs-Inventarien 125

Die Behandlung, Benutzung, Verteilung und Meldung der Wagen: . . . 133

I. Technisches 133

II. Bestimmungen des Wagen-Regulativs 139

III. Vorschriften für die gemeinschaftliche Wagenbenutzung der Preußischen Staats- 2c. Bahnen 148

IV. Wagen-Abrechnung 154

V. Bestimmungen über die Verladung von Brettern, Bohlen, Langholz 2c. 156

VI. Reinigung und Desinfektion der Viehwagen 159

Der Personenbeförderungsdienst 162

Der Billet-Expeditionsdienst 175

Der Gepäck-Expeditionsdienst (einschließlich Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren) 188

Der Güter-Expeditionsdienst 210

Die Stationskassenverwaltung 264

Geographie Deutschlands und der benachbarten Länder 270

II. Abteilung.

Seite

Welche Obliegenheiten umfaßt im wesentlichen der dienstliche Wirkungskreis eines Stationsvorstehers? 298

Welche sind die bei Eisenbahn-Unfällen und dadurch hervorgerufenen Betriebsstörungen seitens des betriebsleitenden Beamten zu ergreifenden hauptsächlichsten Maßnahmen? 303

Welche sind die dem Güterexpedienten innerhalb seines dienstlichen Wirkungskreises obliegenden besonderen Pflichten? 310

Welchen Einfluß haben die Eisenbahnen auf die Entwickelung der Verkehrsverhältnisse ausgeübt? 316

Darstellung der Entwickelung des Gütertarifwesens bis zu seiner gegenwärtigen Gestaltung 320

Die Grundzüge der Buchführung und Rechnungslegung im Billet-, Gepäck- und Güter-Expeditionsdienste 325

Darstellung der Haftpflicht der Eisenbahnen im Güterverkehr nach den betriebsreglementarischen Bestimmungen (Disposition) 338

Eine Schilderung der im Güter-Expeditionsdienste vorkommenden Unregelmäßigkeiten und ihrer Behandlung 339

Zusammenstellung der Bestimmungen des Vereins-Wagenregulativs (Disposition) 354

Systematische Zusammenstellung der Bestimmungen des Reglements, betreffend die Berechnung und Erhebung von Mehrfracht und Konventionalstrafen für unrichtige Inhalts- und Gewichts-Deklaration, sowie für Wagen-Überlastungen (Disposition) 357

Vorwort zur ersten Auflage.

Mit dem vorliegenden Werke soll, wie aus dem Titel zu entnehmen, den Beamten, welche sich der Prüfung zum Stationsvorsteher und Güterexpedienten unterziehen wollen, ein Leitfaden an die Hand gegeben werden, welcher im wesentlichen Alles umfaßt, was sowol in der mündlichen als auch schriftlichen Prüfung verlangt werden kann.

Das Material der ersten Abteilung, welches das Inhaltsverzeichnis nachweist, ist in Fragen und Antworten zerlegt. In seiner zweiten Abteilung enthält das Werk eine Auswahl von für sich abgeschlossenen Aufsätzen, wie solche in der schriftlichen Prüfung aufgegeben zu werden pflegen. Um den Umfang nicht unnötig zu erweitern, sind die in gedachten Aufsätzen behandelten Gegenstände in den ersten Teil nicht einbezogen. Das Signalwesen fand als Bestandteil der Prüfung im Telegraphendienste keine Berücksichtigung.

Bei der Behandlung des Stoffes wurde namentlich auch darauf Bedacht genommen, den Inhalt der Reglements ꝛc. nicht geradezu in dieselbe Form eingekleidet wiederzugeben, außerdem aber stellenweise zu erläutern.

Da das Werk bei dem angedeuteten Umfange auch alles dasjenige umfaßt, was Gegenstand der Prüfung zum Stations-Assistenten bildet, so ist es gleichzeitig ein Hülfsmittel für diejenigen Beamten, welche letztere Prüfung abzulegen haben.

Wenn es ferner auch in erster Linie für Beamte der Preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung bestimmt ist, so wird doch der im Stations- oder Expeditionsdienst jeder anderen Bahnverwaltung Thätige eine Menge des auch für ihn Wissenswerten darin vorfinden.

Schließlich werden Wünsche und Winke, welche auf die Vervollkommnung des Buches hinzielen, von jeder Seite willkommen geheißen und in ausgedehntem Maße berücksichtigt werden.

Barmen-Rittershausen, Mai 1885.

Der Verfasser.

Vorwort zur zweiten Auflage.

Die günstige Aufnahme, welche mein Buch in Beamtenkreisen, und die beifällige Beurteilung, welche es in der Fachpresse gefunden, haben mich veranlaßt, unter Rücksichtnahme auf die seit Erscheinen der ersten Auflage eingetretenen, zum Teil grundsätzlichen Abänderungen bestehender Bestimmungen, das Ganze einer gründlichen Umarbeitung zu unterwerfen. Fast sämmtliche Abschnitte erfuhren bei dieser Gelegenheit eine mehr oder weniger umfangreiche Vermehrung und Verbesserung; ein neuer Abschnitt „Die Stationskassen-Verwaltung" fand Aufnahme, und hielt ich überdies die Beigabe eines Sachregisters für zweckdienlich. Der Brauchbarkeit des Buches bei der Vorbereitung auch zur Prüfung zum „Stations-Assistenten" entsprechend vervollständigte ich den Titel der zweiten Auflage.

Wie bereits vor Erscheinen der ersten Ausgabe in einem besonderen Prospekte dargethan, beabsichtige ich keineswegs, wie die Verfasser ähnlichen Zwecken bestimmter Werke, eine vollständige und wortgetreue Wiedergabe der in Betracht kommenden Gesetze, Dienstanweisungen und Reglements, da nach meiner Meinung ein derartiges Sammelwerk für den Beamten, welchem die Instruktionssammlungen seiner Verwaltung überall zu Gebote stehen, mindestens überflüssig und ohne praktischen Werth ist. Das vorliegende Buch soll in keinem Falle die fleißige Benutzung jener Sammlungen für den Dienstgebrauch unnötig machen, vielmehr soll es als Leitfaden Fingerzeige gewähren und nur immer die wesentlichen Punkte

ohne Lücken berühren, die der Lernende zu verfolgen hat, um in zielbewußter Ordnung und Stufenfolge die erforderliche Summe des Wissens sich anzueignen; es soll den Stoff insoweit aber vollständig enthalten, als in der wirklichen Prüfung von dem Examinanden an Kenntnissen billiger- und vernünftigerweise gefordert werden kann; alles Nebensächliche und der praktischen Bedeutung mehr oder minder Entbehrende sollte übergangen werden. Daß damit die Brauchbarkeit des Buches keineswegs geschmälert ist, haben mir zahlreiche anerkennende Zuschriften bewiesen. In der gegenwärtigen Gestalt bietet dasselbe ein Hülfsmittel für allgemeine Repetitionen; nicht weniger hat es sich als Leitfaden für die Ertheilung von Unterrichtsstunden an jüngere Eisenbahnbedienstete bewährt, namentlich wenn der Unterrichtende unabhängig von dem sich gleich bleibenden Wortlaute der Reglements ꝛc. in einem gleichartige Gegenstände mehr zusammenfassenden Vortrage den Lehrstoff zu Gehör bringen will.

Jeder Kenner wird die Überzeugung teilen, daß etwas in jeder Hinsicht Vollkommenes auf unserem Gebiete zu schaffen schwieriger ist, als daß es bei dem ersten oder zweiten Versuche schon in wünschenswertheftem Maße gelingen könnte. Diese Überzeugung aber wird nur eine Mahnung abgeben, in den Bemühungen um Erzielung einer größtmöglichen Gediegenheit nicht lässig zu werden.

Fulda, im November 1888.

Der Verfasser.

I. Abteilung.

Eisenbahn-Bau, insbesondere der Oberbau.

Was ist eine Eisenbahn?

Eine Eisenbahn ist eine Fahrstraße, auf welcher sich die Fuhrwerke nicht beliebig auf allen Stellen der Straße, sondern auf festen eisernen Spuren (Schienen) bewegen.

Welches sind die den Bau einer Eisenbahn einleitenden Arbeiten?

Die Vorarbeiten, welche in der Feststellung der Richtung und der Hauptpunkte der Bahnlinie und in der Ermittelung der zu gewärtigenden Anlagekosten im allgemeinen (generelle Vorarbeiten), sowie in der Feststellung der genauen Lage des Bahnkörpers, die durch die Bodenverhältnisse bedingt ist, und der erforderlich werdenden Kunstbauten nebst den zugehörigen Kostenanschlägen (spezielle Vorarbeiten) bestehen.

Welcher Gesichtspunkt ist der bei Anfertigung der Vorarbeiten zunächst maßgebende?

Die größere oder geringere Bedeutung der zu bauenden Bahn für kommerzielle, militärische u. dgl. Zwecke (Hauptbahnen, Sekundär- und Lokalbahnen).

Womit beginnt der eigentliche Eisenbahnbau?

Mit der Herstellung des Unterbaues, d. h. des Erdkörpers, der Brücken, Tunnel, Unterführungen 2c.

Was versteht man unter dem Oberbau der Bahn?

Die auf der Oberfläche des Erdkörpers, dem Planum, befindliche Bettung, die Schienen, sowie die Unterlagen (Schwellen) und Befestigungsmittel der letzteren (Kleineisenzeug).

Welchen Zweck hat die Bettung?

Die Bettung soll die Verbindung des Erdkörpers mit den Schwellen und Schienen vermitteln und den nötigen Widerstand gegen die auf der Bahn zu bewegenden Lasten sowie gegen Temperatur- und Witterungseinflüsse bieten.

Wie stark soll die Bettung über dem Planum mindestens aufgetragen werden?

200 mm.

Wie wird in der Regel die Bettung hergestellt?

Durch Aufbringung einer Steinpackung auf das Planum und demnächstige Bedeckung derselben mit Stopfmaterial (Kies, Sand).

Welche Oberbausysteme unterscheidet man nach der Lage und dem Material der Schienenunterlagen?

Den Oberbau mit Querschwellen und Langschwellen, mit hölzernen und eisernen Schwellen und mit Einzelunterlagen (von Stein oder Eisen).

Was geschieht nach Herrichtung der Unterbettung?

Die Mitte des Gleises wird in Höhe der Schwellenunterkante durch Pfähle bezeichnet, die Mitte der Schwellen wird zwischen den Auflagerstellen der Schienen mittels Kreide ebenfalls kenntlich gemacht, worauf die Schwellen in der beabsichtigten gegenseitigen Entfernung auf der Bettung so verteilt werden, daß sich ihre Mitten mit der Bahnmitte decken. Alsdann gelangen die Schienen auf die Auflagerstellen (Kappstellen) der Schwellen und werden möglichst eingerichtet. Die Schienenenden (Stöße) befinden sich hierbei entweder auf den Schwellen selbst (fester Stoß) oder aber in=mitten zweier Schwellen (schwebender Stoß). Nach Befestigung der Schienen wird das Gleis unterstopft.

Wie erfolgt die Verbindung und Befestigung der Schienen unter sich und mit den Schwellen?

Die Verbindung der Schienen unter sich geschieht durch welche, an den Schienenstößen mittels Laschenbolzen

oder Laschenschrauben befestigt, Verschiebungen der Schienen aus ihrer gegenseitigen Lage verhüten. Zwischen Schienen und Schwellen befinden sich die Unterlagsplatten, durch welche außer der Verschiebung ein Eindrücken der Schienen in die Schwellen vermieden werden soll. Zur Befestigung der Schienen auf hölzernen Schwellen dienen Schienen-(Haken-)nägel oder Holzschrauben, auf eisernen Schwellen Keile, Schrauben oder Klemmplatten.

Wie ist bei der Auswechselung von Schwellen zu verfahren?

Die Nägel werden mittels Zangen aus der Schwelle entfernt, sodann wird letztere an beiden Langseiten und an dem einen Kopfende bloßgelegt (durch Entfernung des Stopfmaterials 2c.) und unter den Schienen hervorgezogen. Die neu einzulegende Schwelle wird hiernächst durch Hebebäume unter die Schienen gedrückt, letztere festgenagelt und die Schwelle wieder unterstopft.

Welche Teile unterscheidet man an einer Schiene?

Den Kopf, den Steg und die Basis (Fuß).

Wodurch kann eine Auswechselung der Schienen nötig werden?

Durch Abnutzung, Reißen und Plattdrücken sowie Abblättern des Schienenkopfes, besonders an den Enden der Schiene, ferner durch Schienenbrüche.

Wie muß bei einer vorzunehmenden Auswechselung die neu einzulegende Schiene beschaffen sein?

Sie muß die genaue Länge der herauszunehmenden Schiene besitzen.

Was hat zu geschehen, wenn ein Schienenbruch bemerkt wird, und die sofortige Auswechselung der Schiene nicht möglich ist?

Unter der Bruchstelle ist eine Schwelle oder ein geeignetes Holzstück einzulegen, die Schiene durch Nägel daran zu befestigen und die Bruchstelle, wenn möglich, durch Laschen zu verbinden.

Was versteht man unter Spurweite und wie viel beträgt die normale Spurweite?

Unter Spurweite versteht man die innere Entfernung der beiderseitigen Schienen einer Gleisstrecke von Oberkante zu Oberkante. Die normale Spurweite beträgt 1,435 m.

Welche Bezeichnung führen Bahnen mit einer geringeren als dieser normalen Spurweite?

Schmalspurbahnen.

Was gilt hinsichtlich der gegenseitigen Lage der Schienen in Gleiskrümmungen und in geraden Gleisen?

In Gleiskrümmungen findet im Verhältnis zu dem jeweiligen Krümmungshalbmesser eine Überhöhung der äußeren Schiene und eine Spurerweiterung statt, welch' letztere nie mehr als 30 mm betragen soll. In geraden Gleisstrecken liegen beide Schienenoberflächen genau horizontal.

Wieviel soll die Gleisentfernung bei Doppelgleisen auf freier Strecke und auf Bahnhöfen betragen?

Auf freier Strecke mindestens 3,5 m, auf Bahnhöfen mindestens 4,5 m von Gleismitte zu Gleismitte.

Welche Einrichtungen wendet man behufs Verbindung zweier Gleise an?

Die Weichen, welche den Übergang einer Reihe von Fahrzeugen in ein anderes Gleis ermöglichen.

Wann spricht man von Zwischenweichen und Endweichen, wann von Rechts- und Linksweichen?

Setzt sich jedes der beiden durch eine Weiche verbundenen Gleise nach seiner Richtung fort, so spricht man von einer Zwischenweiche, während bei der Endweiche die verbundenen Gleise nur in einer Richtung weiter (also zusammen) laufen.

Rechtsweiche wird ein gegen die Weichenspitze gehrzeug nach rechts, durch die Linksweiche nach links

Welche Teile unterscheidet man an einer Weiche?

Die beiden festliegenden Mutter- oder Anschlagschienen und die beiden beweglichen Zungenschienen oder Zungen, welche nur an einer Stelle (Wurzel) befestigt und um diese um ein gewisses Maß drehbar sind. Im übrigen liegen die Zungenschienen auf Gleitstühlen lose auf und sind durch Verbindungsstangen fest mit einander verbunden. Von der letzten Verbindungsstange führt in der Regel die Zugstange, durch einen an der Zungenschiene befestigten Kloben mit der ersteren verbunden, nach der Stellvorrichtung der Weiche, welche an dem Weichenbocke angebracht ist. Die Stellung der Weiche geschieht mittels eines Hebels, an welchem die Zugstange befestigt, und der zwecks Sicherung der Weichenstellung ein Gegengewicht trägt. Mit dem Weichenbocke ist außerdem eine Signalvorrichtung (Laternenkasten, Scheibe) verbunden, welche die jeweilige Richtung angiebt, nach welcher ein Fahrzeug abgelenkt wird.

Was versteht man unter einem Herzstück, und welches ist dessen Zweck?

Unter einem Herzstück versteht man eine Konstruktion, welche an dem Kreuzungspunkte zweier Gleise eingelegt wird und ermöglicht, daß die Spurkränze der Räder der Fahrzeuge, welche den Kreuzungspunkt passiren, sich auf diesem sicher und ungehindert bewegen können.

Welcher Mittel bedient man sich, um an den Stellen der Herzstücke, wo die Spurkränze keine Führung haben, ein Abgleiten der Räder zu verhindern?

Der Zwangschienen, welche an der Innenseite der dem Herzstücke gegenüberliegenden Schienen so angelegt werden, daß eine Spurkranzrinne entsteht.

Wie viele Herzstücke sind zu jeder Kreuzung erforderlich?

Vier (zwei einfache und zwei Doppel-Herzstücke).

LELAND STANFORD JUNIOR
LIBRARY
UNIVERSITY.
711144

Inhalts-Verzeichnis.

I. Abteilung.

Seite

Vorwort V

Eisenbahnbau, insbesondere der Oberbau 1

Verhältnis des Staates und Reiches zu den Eisenbahnen; Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen; Eisenbahnverbandswesen; Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung 8

Übersicht der Eisenbahnverwaltungen Deutschlands 17

Übersicht der Eisenbahn-Direktions- und Betriebsamtsbezirke 22

Verhältnis der Eisenbahnen zur Post- und Telegraphenverwaltung . . . 33

Verhältnis der Eisenbahnen zur Zoll- und Steuerverwaltung 42

Verhältnis der Eisenbahnen zur Militärverwaltung 53

Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements 75

Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung 102

Vorschriften für die Ausübung des Betriebsdienstes 105

Freifahrtwesen; Verwaltung der Betriebsmaterialien-Nebenmagazine und der Betriebs-Inventarien 125

Die Behandlung, Benutzung, Verteilung und Meldung der Wagen: . . . 133

I. Technisches 133

II. Bestimmungen des Wagen-Regulativs 139

III. Vorschriften für die gemeinschaftliche Wagenbenutzung der Preußischen Staats- 2c. Bahnen 148

IV. Wagen-Abrechnung 154

V. Bestimmungen über die Verladung von Brettern, Bohlen, Langholz 2c. 156

VI. Reinigung und Desinfektion der Viehwagen 159

Der Personenbeförderungsdienst 162

Der Billet-Expeditionsdienst 175

Der Gepäck-Expeditionsdienst (einschließlich Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren) 188

Der Güter-Expeditionsdienst 210

Die Stationskassenverwaltung 264

Geographie Deutschlands und der benachbarten Länder 270

II. Abteilung.

Seite

Welche Obliegenheiten umfaßt im wesentlichen der dienstliche Wirkungskreis eines Stationsvorstehers? 298

Welche sind die bei Eisenbahn-Unfällen und dadurch hervorgerufenen Betriebsstörungen seitens des betriebsleitenden Beamten zu ergreifenden hauptsächlichsten Maßnahmen? 303

Welche sind die dem Güterexpedienten innerhalb seines dienstlichen Wirkungskreises obliegenden besonderen Pflichten? 310

Welchen Einfluß haben die Eisenbahnen auf die Entwickelung der Verkehrsverhältnisse ausgeübt? 316

Darstellung der Entwickelung des Gütertarifwesens bis zu seiner gegenwärtigen Gestaltung 320

Die Grundzüge der Buchführung und Rechnungslegung im Billet-, Gepäck- und Güter-Expeditionsdienste 325

Darstellung der Haftpflicht der Eisenbahnen im Güterverkehr nach den betriebsreglementarischen Bestimmungen (Disposition) 338

Eine Schilderung der im Güter-Expeditionsdienste vorkommenden Unregelmäßigkeiten und ihrer Behandlung 339

Zusammenstellung der Bestimmungen des Vereins-Wagenregulativs (Disposition) 354

Systematische Zusammenstellung der Bestimmungen des Reglements, betreffend die Berechnung und Erhebung von Mehrfracht und Konventionalstrafen für unrichtige Inhalts- und Gewichts-Deklaration, sowie für Wagen-Überlastungen (Disposition) 357

Vorwort zur ersten Auflage.

Mit dem vorliegenden Werke soll, wie aus dem Titel zu entnehmen, den Beamten, welche sich der Prüfung zum Stationsvorsteher und Güterexpedienten unterziehen wollen, ein Leitfaden an die Hand gegeben werden, welcher im wesentlichen Alles umfaßt, was sowol in der mündlichen als auch schriftlichen Prüfung verlangt werden kann.

Das Material der ersten Abteilung, welches das Inhaltsverzeichnis nachweist, ist in Fragen und Antworten zerlegt. In seiner zweiten Abteilung enthält das Werk eine Auswahl von für sich abgeschlossenen Aufsätzen, wie solche in der schriftlichen Prüfung aufgegeben zu werden pflegen. Um den Umfang nicht unnötig zu erweitern, sind die in gedachten Aufsätzen behandelten Gegenstände in den ersten Teil nicht einbezogen. Das Signalwesen fand als Bestandteil der Prüfung im Telegraphendienste keine Berücksichtigung.

Bei der Behandlung des Stoffes wurde namentlich auch darauf Bedacht genommen, den Inhalt der Reglements ꝛc. nicht geradezu in dieselbe Form eingekleidet wiederzugeben, außerdem aber stellenweise zu erläutern.

Da das Werk bei dem angedeuteten Umfange auch alles dasjenige umfaßt, was Gegenstand der Prüfung zum Stations-Assistenten bildet, so ist es gleichzeitig ein Hülfsmittel für diejenigen Beamten, welche letztere Prüfung abzulegen haben.

Welche Verbindlichkeiten sind durch die Verfassungsurkunde des Deutschen Reiches vom 16. April 1871 den einzelnen Bundesregierungen hinsichtlich des Betriebes und der Verwaltung der Eisenbahnen auferlegt?

Die Verpflichtung, ihre Eisenbahnen wie ein einheitliches Netz zu verwalten, übereinstimmende Betriebseinrichtungen zu treffen, gleiche Bahnpolizei- und Betriebsordnungen einzuführen, die Bahnen nach einheitlichen Normen auszurüsten, die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung in einander greifender Fahrpläne nötigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit, desgleichen die zur Bewältigung des Güterverkehrs nötigen Güterzüge einzuführen, die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife herbeizuführen, endlich bei eintretenden Notständen einen niedrigen Spezialtarif einzuführen.

Welche Reglements sind im Anschluß an den das Eisenbahnwesen betreffenden Inhalt der Reichsverfassung seitens des Bundesrates bezw. vom Reichskanzler erlassen worden?

1. Das Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 1. Juli 1874.
2. Das Bahnpolizei-Reglement für eben dieselben vom 4. Januar 1875.
3. Die Bahn-Ordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878.
4. Die Signal-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875.
5. Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands vom 12. Juli 1878.

Welcher Behörde obliegt zunächst die Aufsicht über die Durchführung der in der Reichsverfassung und in den obigen Reglements in Bezug auf das Eisenbahnwesen niedergelegten Bestimmungen?

Dem Reichs-Eisenbahnamte (Gesetz, betreffend die Errichtung eines Reichs-Eisenbahnamtes vom 27. Juni 1873). Dasselbe hat das Aufsichtsrecht über das Eisenbahnwesen wahrzunehmen, die Ausführung der verfassungsmäßigen und gesetzlichen Vorschriften

zu überwachen und auf Abstellung von im Eisenbahnwesen hervortretenden Mißständen und Mängeln hinzuwirken.

Welche Einrichtung bezeichnet man als „Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen"?

Die Vereinigung von Vorständen deutscher Bahnen, welche den Zweck hat, durch gemeinsame Beratungen und einmütiges Handeln das eigene Interesse und das des Publikums zu fördern. Hervorgegangen ist der Verein aus dem „Verbande preußischer Eisenbahn-Direktionen" und gegründet im Jahre 1847.

Welche Bedingungen knüpfen sich an die Aufnahme in diesen Verein?

Zur Aufnahme sind diejenigen Bahnen des Deutschen Reiches, Oesterreich-Ungarns und Luxemburgs berechtigt, welche sich mit einer Vereinsbahn bereits in Anschluß-Verbindung befinden, Lokomotivbahnen und im Betriebe sind, ferner einem allgemeinen öffentlichen Verkehrsbedürfnisse und nicht blos örtlichen Interessen dienen; außerdem muß die betreffende Verwaltung selbst im Besitze der Betriebsleitung sein. Hat die aufzunehmende Bahn eine Baulänge von unter 30 Kilometer, so bleibt der Beschluß über die Aufnahme der Generalversammlung des Vereins vorbehalten.

Welche Reglements ꝛc. beruhen auf Vereinbarung der dem Vereine angehörigen Verwaltungen?

1. Das Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
2. Das Übereinkommen zu vorbezeichnetem Reglement.
3. Das Regulativ für die gegenseitige Wagenbenutzung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
4. Das Übereinkommen, betreffend den Dienst-Depeschenverkehr auf den Telegraphen-Linien des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
5. Die technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Was versteht man unter einem „Eisenbahnverbande"?

Die gesellschaftliche Vereinigung mehrerer Eisenbahn-Verwaltungen zum Zwecke der Einrichtung und Unterhaltung eines direkten Verkehrs unter Festsetzung gleicher reglementarischer und tarifarischer Bestimmungen (Verbandstarife und Verbandsreglements).

Durch wen werden die laufenden Geschäfte eines solchen Verbandes wahrgenommen?

Durch eine geschäftsführende Direktion, welche durch ein auf Kosten des Verbandes zu haltendes Abrechnungsbüreau die Ausgleichung zwischen den beteiligten Verwaltungen bewerkstelligen läßt.

Welche Züge dienen zur Vermittelung des direkten Verbandsverkehres?

Die Verbandszüge, welche in der Regel durch besondere Verbands-Packmeister begleitet werden.

Welches sind einige der bedeutenderen Eisenbahnverbände?

Der Norddeutsche, Westdeutsche, Mitteldeutsche, Süddeutsche Staatsbahn-Verband.

Worin bestehen die Vorteile, welche die Einrichtung der Verbandsverkehre dem verkehrtreibenden Publikum bietet?

In dem schnellen und direkten Übergang von Personen und Gütern von einer Bahn auf die andere ohne Umsteigen bezw. Umladung, in der Regelmäßigkeit des Verkehrs und in der formell und sachlich einheitlichen Behandlung aller Verkehrsangelegenheiten.

Welche Einrichtung hat man unter dem „Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande" zu verstehen?

Ein Verein von direkten Verbänden mit dem Zweck, für die Gebiete der letzteren und der beteiligten Verwaltungen übereinstimmende Grundsätze und Einrichtungen im Tarif- und Expeditionswesen herbeizuführen.

Welche Aufgabe hat das Central-Verkehrsabrechnungsbüreau der Preußischen Staatsbahnen in Hannover?

Die Besorgung der Abrechnungsgeschäfte über Personen-, Güter- und sonstige Verkehre zwischen den Preußischen Staatsbahnen einer-

und anderen Bahnen andererseits, soweit sie durch Beschluß der beteiligten Verwaltungen dem Bureau übertragen sind.

Welche sachlich verschiedenen Angelegenheiten gehören unter die Leitung einer Eisenbahn-Verwaltung?

Die technischen, kommerziellen, administrativen und juristischen Angelegenheiten.

Wo finden sich die für die Organisation der Preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung maßgebenden grundsätzlichen Bestimmungen niedergelegt?

In der „Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung und der vom Staate verwalteten Privatbahnen", allerhöchst genehmigt unter dem 24. November 1879. (Eisenbahn-Verordnungsblatt de 1880, S. 85.)

Welche Organe sind nach dieser Organisation zur Verwaltung berufen?

1. Der Minister der öffentlichen Arbeiten.
2. Die Königlichen Eisenbahn-Direktionen.
3. Die Königlichen Eisenbahn-Betriebs-Ämter.
4. Die Königlichen Eisenbahn-Baukommissionen.

Welche hauptsächlichen Angelegenheiten der Bau- und Betriebs-Verwaltung, sowie der Personalien sind der Bestimmung des Ministers vorbehalten?

Die Genehmigung der allgemeinen und besonderen Vorarbeiten für den Bahnbau, die Eröffnung des Betriebes auf fertig gestellten Bahnstrecken, die Genehmigung zur Einstellung oder Änderung des Betriebes, die Feststellung und Abänderung der Fahrpläne der Personenzüge sowie der Tarife für den Personen- und Güterverkehr, die Änderung der vom Minister erlassenen Instruktionen und Reglements, die Ernennung, Anstellung und Versetzung der zu den Kollegien der Direktionen, Betriebsämter und Baukommissionen gehörigen Oberbeamten, sowie der Bau-, Maschinen-, Verkehrs-, Telegraphen-Inspektoren, der Bau- und Maschinenmeister und Hauptkassen-Rendanten.

In welchem Verhältniß stehen die Direktionen zu dem Minister?

Sie sind ihm instanzmäßig untergeordnet.

Wie sind die Direktionen zusammengesetzt?

Aus einem Präsidenten und den erforderlichen Mitgliedern.

Wie viele und welche Abteilungen bestehen bei jeder Direktion behufs Erledigung und Führung der verschiedenartigen Verwaltungsgeschäfte?

Drei Abteilungen, von denen jeder ein Abteilungsdirigent vorsteht. Der ersten Abteilung obliegt die Organisation der Gesamtverwaltung, das Etats-, Kassen- und Rechnungswesen 2c., der zweiten die Betriebs- und Verkehrsverwaltung, der dritten Bau- und Werkstättenwesen, Unterhaltung der Bahn und der Betriebsmittel 2c.

Welche Büreaus vermitteln den geschäftlichen Verkehr der Direktion?

Die Hauptkasse und das Centralbüreau.

In welche Abteilungen zerfällt das Centralbüreau?

In das Generalbüreau (Sekretariat, Kalkulatur, Registratur, Kanzlei), das Geschäftsbüreau für die Betriebsverwaltung (Betriebstechnisches Büreau), das Geschäftsbüreau für die Verkehrsverwaltung (Verkehrsbüreau), für die Bauverwaltung (Bautechnisches Büreau nebst Materialienbüreau) und für die Maschinenverwaltung (Maschinentechnisches Büreau).

In welche besonderen Büreau-Abteilungen zerfällt das Verkehrsbüreau?

In das Expeditions- und Tarifbüreau, die Verkehrskontrole I und II.

Welche Büreaus und Dienststellen ressortiren ferner von der Direktion?

Die Drucksachen- und Uniformverwaltung, die Telegraphen-Inspektionen und die Hauptwerkstätten.

Welche Angelegenheiten gehören zum besonderen Geschäftskreise der Direktion?

Die generelle Regelung des Dienstes innerhalb des Direktionsbezirks, die Feststellung und Abänderung der Instruktionen für die

unterstellten Beamten, das Etat-, Kassen- und Rechnungswesen der Centralverwaltung (Aufstellung des Direktionsetats und Prüfung der Etats der Betriebsämter), Erweiterungen des Bahnnetzes und überhaupt alle Angelegenheiten, welche die Direktion im ganzen betreffen, die Gesamtbeschaffung der Bahn-, Betriebs- und Werkstattsmaterialien, die Beschaffung der Betriebsmittel und die Disposition über dieselben. Ferner das Fahrplan- und Tarifwesen, die Entscheidung über Entschädigungsforderungen und Beschwerden aus dem Personen- und Güterverkehr, falls es sich um Auslegung und Anwendung der Tarife oder um Beteiligung einer fremden Verwaltung handelt.

Wie sind die Betriebsämter zusammengesetzt?

Aus einem Betriebsdirektor als Vorstand und den erforderlichen Hülfsarbeitern.

In welchem Verhältniß stehen die Betriebsämter zur Direktion?

Sie sind der Direktion unterstellt.

Welche Geschäfte obliegen dem Betriebsamte?

Alle Geschäfte der laufenden Bau- und Betriebsverwaltung.

Welche Büreaus vermitteln den Geschäftsverkehr der Betriebsämter?

Die Betriebskasse und das Betriebsbüreau (Sekretariat, Kalkulatur, Registratur, Kanzlei ,Büreau der Verkehrs- und Betriebskontroleure).

Welche Geschäfte obliegen den Betriebs- und Verkehrskontroleuren?

Den Betriebskontroleuren die Beaufsichtigung und Revision des Fahr- und Stationsdienstes, den Verkehrskontroleuren die des Expeditions- und Kassendienstes.

Welche Organe sind den Betriebsämtern zwecks Unterhaltung und Beaufsichtigung der im Betriebe befindlichen Strecken unterstellt?

Die Bauinspektionen mit den ihnen untergebenen Bahnmeistern und den diesen unterstellten Bahnwärtern, Weichenstellern ꝛc.

Welche Organe fungiren unter den Betriebsämtern im Stations- und Zugdienst, im Betriebs-Maschinendienst und Expeditionsdienst?

Im Stationsdienst die Stationsvorsteher und Assistenten, Telegraphisten, Portiers, Nachtwächter, im Zugdienst die Zugführer, Packmeister, Schaffner, Bremser und Schmierer, im Betriebs-Maschinendienst die Betriebs-Werkmeister (Vorsteher der Betriebs-Werkstätten), die Lokomotivführer, Heizer und Wagenmeister, im Expeditions- und Kassendienst die Billet-, Gepäck- und Güter-Expedienten, Stationseinnehmer, Assistenten und Bodenmeister.

Steht dem Stationsvorsteher eine Einwirkung auf den Expeditionsdienst zu?

Bei getrennten Dienststellen nur auf den äußeren Expeditionsdienst.

Inwieweit sind die Telegraphisten dem Telegrapheninspektor unterstellt?

Nur in Bezug auf die technische Behandlung der Anlagen und Apparate.

Welche Geschäfte obliegen den Eisenbahn-Baukommissionen?

Die Ausführung der ihnen zugewiesenen Neubauten.

Welche Kassen sind bei der Staats-Eisenbahnverwaltung eingerichtet?

Die Eisenbahn-Hauptkassen, Betriebskassen (bei den Betriebsämtern) und Spezialbaukassen (bei den Baukommissionen). Auf den Stationen die Stations- und Expeditionskassen.

Welchen Dienststellen obliegt die Verwaltung der Betriebsmaterialien?

Den Betriebs-Materialien-Haupt- und Neben-Magazinen.

Welches Institut ist zwecks beirätlicher Mitwirkung in Verkehrsfragen der Centralverwaltung der Staats-Eisenbahnen bezw. den Eisenbahn-Direktionen beigegeben?

Der ersteren der Landes-Eisenbahnrat, den Direktionen die Bezirks-Eisenbahnräte; letztere bestehen aus Vertretern

des Handelsstandes, der Industrie, der Land- und Forstwirtschaft, der erstere aus einem vom König auf die Dauer von 3 Jahren ernannten Vorsitzenden, aus vier von den Ministern der öffentlichen Arbeiten, der Finanzen, für Handel und für Landwirtschaft berufenen Kommissarien, aus je drei Mitgliedern beider Häuser des Landtages, sowie aus Vertretern der verschiedenen Provinzen und der Städte Berlin und Frankfurt a. M. (S. Eis.-V.-Bl. de 1882, S. 239.)

Uebersicht der Eisenbahn-Verwaltungen Deutschlands.

Nummer.	Bezeichnung der Eisenbahnen.	Titel der Verwaltungen.	Sitz der Verwaltungen.
1	Aachen-Maastrichter Eisenbahn .	Direktion.	Aachen.
2	Altdamm-Colberger Eisenbahn .	Direktion.	Stettin.
3	Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn	Direktion.	Altona.
4	Badische Staats-Eisenbahnen .	Großh. General-Direkt.	Karlsruhe.
5	Bayerische Staats-Eisenbahnen .	Kgl. General-Direktion	München.
6	Braunschweiger Landes-Eisenbahn	Direktion.	Braunschweig.
7	Breslau-Warschauer Eisenbahn .	Direktion.	Poln.-Wartenberg.
8	Brölthalbahn	Direktion.	Köln.
9	Crefelder Eisenbahn	Direktion.	Crefeld.
10	Cronberger Eisenbahn	Direktion.	Cronberg.
11	Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn	Direktion.	Dortmund.
12	Eisenberg-Crossener Eisenbahn .	Betriebs-Verwaltung.	Eisenberg.
13	Eisern-Siegener Eisenbahn . .	Direktion.	Siegen.
14	Elsaß-Lothringische und Wilhelm-Luxemburger Eisenbahn . . .	General-Direktion.	Straßburg i. E.
15	Ermsthalbahn	Direktion.	Urach.
16	Eutin-Lübecker Eisenbahn . . .	Betriebs-Verwaltung.	Lübeck.
17	Feldabahn	Direktion.	Dermbach.
18	Georg-Marienhütten-Eisenbahn .	Direktion.	Osnabrück.
19	Gnoyen-Teterower Eisenbahn .	Betriebs-Verwaltung.	Teterow.
20	Güstrow-Plauer Eisenbahn . .	Vorstand.	Güstrow.

Nummer.	Bezeichnung der Eisenbahnen.	Titel der Verwaltungen.	Sitz der Verwaltungen.
21	Halberstadt-Blankenburger Eisenb.	Betriebs-Direktion.	Blankenburg a. H.
22	Hessische Ludwigs-Eisenbahn . .	Spezial-Direktion.	Mainz.
23	Holsteinsche Marschbahn	Direktion.	Glückstadt.
24	Hoyaer Eisenbahn	Vorstand.	Hoya a. Weser.
25	Kayserberger Thalbahn . . .	Direktion.	Colmar i. Els.
26	Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn	Direktion.	Kiel.
27	Kirchheimer Eisenbahn	Betriebs-Verwaltung.	Kirchheim u. T.
28	Königsberg-Cranzer Eisenbahn .	Direktion.	Königsberg i. Pr.
29	Kreis-Eisenb. Flensburg-Kappeln	Commission.	Flensburg.
30	Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) .	Direktorium.	Nürnberg.
31	Lübeck-Büchener Eisenbahn . .	Direktion.	Lübeck.
32	Main-Neckar-Eisenbahn	Direktion.	Darmstadt.
33	Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn	Direktion.	Danzig.
34	Mecklenburgische Friedrich Franz Eisenbahn	Direktion.	Schwerin.
35	Militärbahn	Kgl. Direktion.	Berlin.
36	Neustrelitz-Warnemünder Eisenb.	Betriebs-Verwaltung.	Rostock.
37	Oberhessische Eisenbahnen . . .	Großh. Direktion.	Gießen.
38	Oldenburg. Staats-Eisenbahnen	Direktion.	Oldenburg.
39	Ostpreußische Südbahn	Verwaltungsrath.	Königsberg i. Pr.
40	Paulinenaue-Neuruppiner Eisenb.	Betriebs-Verwaltung.	Neuruppin.
41	Peine-Ilseder Eisenbahn . . .	Direktion.	Ilsede.
42	Pfälzische Eisenbahnen	Direktion.	Ludwigshafen.
43	Pfalzburger Straßenbahn . . .	Vorstand.	Pfalzburg.
44	**Preußische Staatsbahnen.**		

A. Königliche Eisenbahn-Direktion **Berlin.**

I.	Königliches	Eisenbahn-Betriebsamt		(Stadt- u. Ringbahn) Berlin.
II.	„	„	„	(Berlin-Sommerfeld) Berlin.
III.	„	„	„	(Breslau-Sommerfeld) Breslau.
IV.	„	„	„	Kottbus.
V.	„	„	„	Görlitz.
VI.	„	„	„	Guben.
VII.	„	„	„	(Berlin-Stettin) Stettin.
VIII.	„	„	„	(Stettin-Stralsund) Stettin.

IX. Königliches Eisenbahn-Betriebsamt Stralsund.
X. „ „ „ (Breslau-Halbstadt) Breslau.
XI. „ „ „ (Berlin-Dresden) Berlin.

B. Königliche Eisenbahn-Direktion **Bromberg.**

I. Königliches Eisenbahn-Betriebsamt Berlin.
II. „ „ „ Schneidemühl.
III. „ „ „ Danzig.
IV. „ „ „ Königsberg.
V. „ „ „ Stettin.
VI. „ „ „ Stolp.
VII. „ „ „ Bromberg.
VIII. „ „ „ Thorn.
IX. „ „ „ Allenstein.
X. „ „ „ Posen.

C. Königliche Eisenbahn-Direktion **Breslau.**

I. Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Brieg-Liffa) Breslau.
II. „ „ „ (Breslau-Tarnowitz) Breslau.
III. „ „ „ Liffa.
IV. „ „ „ Oppeln.
V. „ „ „ Kattowitz.
VI. „ „ „ Ratibor.
VII. „ „ „ Neiße.
VIII. „ „ „ Glogau.
IX. „ „ „ Posen.

D. Königliche Eisenbahn-Direktion **Magdeburg.**

I. Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Lehrte) Berlin.
II. „ „ „ (Berlin-Magdeburg) Berlin.
III. „ „ „ (Wittenberge-Leipzig) Magdeburg.
IV. „ „ „ (Magdeburg-Halberstadt) Magdeburg.
V. „ „ „ Halberstadt.
VI. „ „ „ Braunschweig.

E. Königliche Eisenbahn-Direktion **Hannover.**

I. Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Hannover-Rheine) Hannover.
II. „ „ „ (Hannover-Altenbeken) Hannover.
III. „ „ „ Bremen.
IV. „ „ „ Harburg.
V. „ „ „ (Hannover-Kassel) Kassel.
VI. „ „ „ (Main-Weserbahn) Kassel.
VII. „ „ „ Paderborn.

F. Königliche Eisenbahn-Direktion **Frankfurt a. M.**

I.	Königliches	Eisenbahn-Betriebsamt	(Berlin-Blankenheim)	Berlin.
II.	„	„	„	Nordhausen.
III.	„	„	„	Frankfurt a. M.
IV.	„	„	„	Wiesbaden.

G. Königliche Eisenbahn-Direktion **Erfurt.**

I.	Königliches	Eisenbahn-Betriebsamt	(Erfurt)	Kassel.
II.	„	„	„	Erfurt.
III.	„	„	„	Weißenfels.
IV.	„	„	„	Halle.
V.	„	„	„	Dessau.
VI.	„	„	„	(Erfurt) Berlin.

H. Königliche Eisenbahn-Direktion **Elberfeld.**

I.	Königliches	Eisenbahn-Betriebsamt	(Berg.-Märk.)	Düsseldorf.
II.	„	„	(Berg.-Märk.)	Essen.
III.	„	„	„	Hagen.
IV.	„	„	„	Altena.
V.	„	„	(Berg.-Märk.)	Cassel.

I. Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinisch) **Köln.**

I.	Königliches	Eisenbahn-Betriebsamt	(Münster-Emden)	Münster.
II.	„	„	(Wanne-Bremen)	Münster.
III.	„	„	„	Dortmund.
IV.	„	„	(rechtsrheinisch)	Essen.
V.	„	„	(rechtsrheinisch)	Düsseldorf.
VI.	„	„	„	Wesel.
VII.	„	„	(rechtsrheinisch)	Köln.
VIII.	„	„	„	Neuwied.

K. Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinisch) **Köln.**

I.	Königliches	Eisenbahn-Betriebsamt	(linksrheinisch)	Köln.
II.	„	„	„	Crefeld.
III.	„	„	„	Koblenz.
IV.	„	„	„	Trier.
V.	„	„	„	Saarbrücken.
VI.	„	„	„	Aachen.

L. Königliche Eisenbahn-Direktion **Altona.**

I.	Königliches	Eisenbahn-Betriebsamt	(Berlin-Buchholz)	Berlin.
II.	„	„	„	Hamburg.
III.	„	„	„	Kiel.
IV.	„	„	„	Flensburg.

Nummer.	Bezeichnung der Eisenbahnen.	Titel der Verwaltungen.	Sitz
45	Rhene-Diemelthalbahn	Verwaltung.	Siegen.
46	Saalbahn	Direktion.	Jena.
47	Sächsische Staats-Eisenbahnen .	Kgl. General-Direktion.	Dresden.
48	Schleswig-Angler-Eisenbahn . .	Direktion.	Schleswig.
49	Sekundärbahnen (Bachstein) . .	Central-Verwaltung.	Berlin.
	I. Friedrichrodaer Eisenbahn	Betriebs-Abtheilung „Thüringen".	Weimar.
	II. Ruhlaer Eisenbahn		
	III. Ilmenau-Großbreitenbacher Eisenbahn		
	IV. Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn . .		
	V. Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn .		
	VI. Parchim-Ludwigslust Eisenbahn . .	Betriebs-Abth. „Mecklenburg. Südbahn".	Waren.
	VII. Mecklenburgische Südbahn		
	VIII. Neubrandenburg-Friedländ. Eisenbahn		
	IX. Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn	Betriebs-Abtheilung	Osterwieck.
	X. Stargard-Cüstriner Eisenbahn . . .	Betriebs-Verwaltung.	Berlin.
	XI. Glasow-Berlinchener Eisenbahn . . .		
	XII. Wittenberge-Perleberger u. Priegnitzer Eisenbahn	Betriebs-Verwaltung.	Berlin
50	Stendal-Tangermünde Eisenbahn	Direktion.	Tangermünde.
51	Unter-Elbe-Eisenbahn	Direktion.	Harburg.
52	Warstein-Lippstadter Eisenbahn	Betriebs-Direktion.	Lippstadt.
53	Weimar-Geraer Eisenbahn . .	Direktion.	Weimar.
54	Werra-Eisenbahn	Direktion.	Meiningen.
55	Westholsteinische Eisenbahn . .	Direktion.	Neumünster.
56	Wismar-Rostocker Eisenbahn . .	Direktion.	Wismar.
57	Württemberg. Staats-Eisenbahnen	Kgl. General-Direktion.	Stuttgart.

Übersicht der Eisenbahn-Direktions- und Betriebsamtsbezirke der Preußischen Staats-Eisenbahnverwaltung mit Angabe der unterstellten Strecken.

Betriebsamt.	Zu verwaltende Strecken, einschließlich der zugehörigen Zweig- und Anschlußbahnen und der im Bau befindlichen Strecken.
	I. Direktionsbezirk Berlin.
Berlin (Stadt- u. Ringb.)	Berliner Stadtbahn, Berliner Ringbahn, Charlottenburg-Wannsee und Charlottenburg-Ruhleben.
Berlin (Berlin-Sommerf.)	Berlin-Sommerfeld, Frankfurt a. O.-Cüstrin und Frankfurt a. O.-Cottbus.
Breslau (Breslau-Sommerf.)	Sommerfeld-Sagan-Breslau, Breslauer Verbindungsbahn, Gassen-Kohlfurt-Arnsdorf, Sagan-Sorau und Liegnitz-Goldberg.
Görlitz	Kohlfurt-Görlitz-Zittau, Nikrisch-Seidenberg, Kohlfurt-Lauban-Dittersbach-Glatz, Görlitz-Lauban, Löwenberg-Greiffenberg, Greiffenberg-Friedeberg, Hirschberg-Schmiedeberg, Ruhbank-Liebau, Dittersbach-Sorgau und Altwasser-Hermsdorf.
Stralsund	Berlin-Stralsund und Stralsund-Bergen, Stralsund-Rostock.
Stettin (Berlin-Stettin)	Berlin-Stettin-Stargard i. P., Eberswalde-Frankfurt a. O., Angermünde-Freienwalde, Angermünde-Schwedt und Stettin-Podejuch.
Stettin (Stettin-Stralsund)	Stettin-Pasewalk-Mecklenburgische Landesgrenze, Angermünde-Stralsund, Jatznick-Ueckermünde, Ducherow-Swinemünde und Züssow-Wollgast.
Guben	Guben-Posen, Frankfurt a. O.-Bentschen, Opalenitza-Grätz, Bentschen-Meseritz und Bentschen-Wollstein.

Betriebsamt.	Zu verwaltende Strecken, einschließlich der zugehörigen Zweig- und Anschlußbahnen und der im Bau befindlichen Strecken.
Cottbus	Berlin-Görlitz, Cottbus-Großenhain, Ruhland-Lauchhammer, Lübbenau-Kamenz u. Weißwasser-Muskau.
Breslau (Breslau-Halbstadt)	Breslau-Sorgau-Landesgrenze (Halbstadt), Fellhammer-Gottesberg und Raudten-Liegnitz-Kamenz.
Berlin (Berlin-Dresden)	Berlin-Dresden.
	II. Direktionsbezirk Bromberg.
Berlin	Berlin-Cüstrin-Schneidemühl und Fredersdorf-Rüdersdorf.
Schneidemühl	Schneidemühl-Konitz-Dirschau, Posen-Neustettin und Schneidemühl-Dt.-Krone-Callies.
Stolp	Ruhnow (Wangerin)-Neustettin-Konitz, Neustettin-Belgard, Neustettin-Zollbrück-Stolpmünde und Rügenwalde-Zollbrück-Bütow.
Danzig	Dirschau-Seepothen (vor Königsberg), Dirschau-Danzig-Neufahrwasser, Güldenboden-Mohrungen-Göttkendorf und Hohenstein-Sobbowitz-Berent, Simonsdorf-Tiegenhof, Praust-Carthaus.
Königsberg	Seepothen-Königsberg-Insterburg-Eydtkuhnen (Landesgrenze), Insterburg-Lyck und Insterburg-Tilsit-Memel, Johannisburg-Lyck.
Allenstein	Allenstein-Insterburg, Allenstein-Ortelsburg, Allenstein-Wormditt-Kobbelbude und Braunsberg-Mehlsack, Allenstein-Hohenstein-Soldau.
Thorn	Thorn-Allenstein, Thorn-Ottlotschin (Landesgrenze), Thorn-Graudenz-Marienburg und Kornatowo-Culm, Jablonowo-Straßburg i. W.-Pr.-Soldau, Garnsee-Lossen.

Betriebsamt.	Zu verwaltende Strecken, einschließlich der zugehörigen Zweig- und Anschlußbahnen und der im Bau befindlichen Strecken.
Bromberg	Schneidemühl-Bromberg-Thorn, Bromberg-Laskowitz-Dirschau, Konitz-Laskowitz-Graudenz-Jablonowo und Bromberg-Fordon.
Stettin	Stargard i. P.-Köslin-Danzig und Belgard-Colberg.
Posen	Posen (Glowno)-Thorn, Inowrazlaw-Bromberg und Inowrazlaw-Montwy, Posen-Wreschen, Gnesen-Nakel.
	III. Direktionsbezirk Hannover.
Bremen	Wunstorf-Bremen-Geestemünde-Bremerhaven und Burg-Lesum-Grohn-Vegesack.
Hannover (Hannover-Rheine)	Braunschweig-Hannover-Wunstorf-Löhne-Osnabrück-Rheine, Löhne-Hamm, Herford-Detmold und Beckum (Ennigerloh)-Beckum (Stadt), Osnabrück-Brackwede.
Hannover (Hannover-Altenbeken)	Hannover-Altenbeken, Linden (Fischerhof)-Linden (Küchengarten), Weetzen-Haste, Elze-Löhne und Grauhof-Hildesheim.
Paderborn	Soest-Paderborn-Northeim-Nordhausen, Herzberg-Grenze (Badenhausen), Ottbergen-Höxter (Grenze), Altenbeken-Warburg und Scharzfeld-St. Andreasberg, Lippstadt-Rheda.
Harburg	Lehrte-Lüneburg-Harburg und Bremen-Harburg mit Verbindungsbahn Kirchweyhe-Sagehorn.
Cassel (Hannover-Cassel)	Hannover-Cassel und Lehrte-Hildesheim-Nordstemmen, Salzderhelden-Einbeck, Einbeck-Dassel, Hildesheim-Braunschweig.

Betriebsamt.	Zu verwaltende Strecken, einschließlich der zugehörigen Zweig- und Anschlußbahnen und der im Bau befindlichen Strecken.
Cassel (Main-Weserbahn)	Cassel-Frankfurt a. M., Friedberg-Hanau, Cassel (Wilhelmshöhe)-Waldkappel, Cölbe-Laasphe, Walburg-Gr.-Almerode und Wabern-Wildungen, Feudingen-Laasphe.

IV. Direktionsbezirk Frankfurt a. M.

Berlin	Wannsee-Blankenheim.
Nordhausen	Halle-Nordhausen-Münden, Leinefelde-Treysa und Oberröblingen-Querfurt, Erfurt-Nordhausen.
Wiesbaden	Lollar-Wetzlar-Niederlahnstein-Coblenz, Diez-Zollhaus, Niederlahnstein-Oberlahnstein-Wiesbaden-Frankfurt a. M. nebst Zweigbahnen, sowie Höchst-Soden und Curve-Biebrich.
Frankfurt a. M.	Frankfurt a. M.-Bebra-Niederhone-Göttingen, Bockenheim-Homburg, Elm-Gemünden, Offenbach-Sachsenhausen-Louisa, Fulda-Gersfeld.

V. Direktionsbezirk Magdeburg.

Berlin (Berlin-Lehrte)	Berlin-Lehrte und Stendal-Uelzen-Langwedel.
Berlin (Berlin-Magdeburg)	Berlin-Potsdam-Magdeburg (Biederitz), Zehlendorf-Neubabelsberg und Biederitz-Zerbst.
Magdeburg (Wittenberge-Leipzig)	Wittenberge-Magdeburg, Biederitz-Magdeburg-Sudenburg, Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig und Schönebeck-Staßfurt nebst Zweigbahnen.

Betriebsamt.	Zu verwaltende Strecken, einschließlich der zugehörigen Zweig- und Anschlußbahnen und der im Bau befindlichen Strecken.
Magdeburg (Magdeburg-Halberstadt)	Magdeburg (Barleben) - Oebisfelde, Magdeburg-(Sudenburg) - Schöningen, Eilsleben - Helmstedt, Magdeburg (Buckau)-Halberstadt, Cöthen-Aschersleben, Biendorf-Gerlebogk, Blumenberg-Staßfurt-Güsten, Sangerhausen-Erfurt, Blumenberg-Eilsleben und Cönnern-Bernburg-Nienburg a. S.-Calbe a. S., Jerxheim-Oschersleben.
Halberstadt	Halle-Aschersleben-Langelsheim-Clausthal (Zellerfeld), Frose-Ballenstedt, Wegeleben-Thale, Heudeber-Wernigerode-Ilsenburg und Quedlinburg-Suderode-Ballenstedt, Neuekrug-Goslar-Vienenburg, Goslar-Grauhof.
Braunschweig	Braunschweig - Jerxheim, Braunschweig - Helmstedt, Verbindungsbahn bei Braunschweig, Wolfenbüttel-Börssum-Harzburg, Helmstedt-Jerxheim, Börssum-Seesen - Holzminden - Landesgrenze, Büddenstedt-Trendelbusch, Seesen-Gittelde-Landesgrenze.

VI. Direktionsbezirk Köln (linksrheinisch).

Trier	Coblenz (Güls)-Trier (r. U.)-Perl (Landesgrenze), Hillesheim-Ehrang-Trier (l. U.)-Conz, Ehrang-Quint, Karthaus-Wasserbillig (Grenze), Karthaus-Conz, Pünderich (Reil)-Traben (Trarbach), Wengerohr-Cues-Bernkastel, Wengerohr-Wittlich, Gerolstein-Prüm und Prüm-Bleialf-Lommersweiler.

Betriebsamt.	Zu verwaltende Strecken, einschließlich der zugehörigen Zweig- und Anschlußbahnen und der im Bau befindlichen Strecken.
Coblenz	Kalscheuren-Coblenz-Bingerbrück, Bonn-Euskirchen, Bonn-Oberkassel, Remagen-Ahrweiler, Andernach-Mayen und Coblenz-Ehrenbreitstein, Ahrweiler-Adenau.
Köln	Köln-Langerwehe, Köln-Neuß, Neuß-Düren-Euskirchen, Köln-Kalscheuren-Hillesheim und Call-Hellenthal.
Crefeld	Neuß-Crefeld-Nymwegen, Kempen-Venlo, Cleve-Zevenaar, Crefeld-Gladbach-Rheydt, Crefeld-Linn-Hochfeld, Neuß-Neersen-Viersen-Kaldenkirchen, M. Gladbach-Homberg und Homberg-Mörs.
Saarbrücken	Conz-Saarbrücken-Neunkirchen-Landesgrenze (Berbach) nebst Zweigbahnen, Saarbrücken-Saargemünd, Saarbrücken-Scheidt-Landesgrenze, Saarbrücken-Landesgrenze (Stieringen), Saarbrücken-Schleifmühle-Neunkirchen, Bingerbrück-Neunkirchen und Birkenfeld (Neubrücke)-Birkenfeld (Stadt) [für Rechnung der Stadt Birkenfeld].
Aachen	Landesgrenze-Aachen-Neuß-Obercassel, Aachen (M.)-Aachen (T.), Rheydt-Dalheim (Landesgrenze), M. Gladbach-Jülich-Stolberg, Jülich-Düren, Langerwehe-Herbesthal-Eupen, Stolberg-Alsdorf, Stolberg-Stolberg (Hammer), Eschweiler-Aue-Stolberg und Rothe Erde-Montjoie-Malmedy, Eupen-Saarn, Lommersweiler-St. Vith, Weismes-St. Vith, Aachen-Höngen-Jülich, Würselen-Stolberg, Würselen-Morsbach, Walheim-Stolberg, Trier-Hermeskeil, Kreuznach-Simmern.

Betriebsamt.	Zu verwaltende Strecken, einschließlich der zugehörigen Zweig- und Anschlußbahnen und der im Bau befindlichen Strecken.
VII. Directionsbezirk Köln (rechtsrheinisch).	
Münster (Münster-Emden)	Münster-Emden und Emden-Landesgrenze (Jever) mit Georgsheil-Aurich; außerdem Münster-Gronau-Landesgrenze.
Münster (Wanne-Bremen)	Wanne-Haltern-Bremen, Münster-Rheda.
Dortmund	Münster-Hamm-Soest, Herne-Dortmund-Hamm, Herne-Castrop(Stadt)-Dortmund, Mengede-Bodelschwingh-Huckarde, Langendreer-Dortmund-Welver, Langendreer-Löttringhausen, Marten (B. M.)-Dorstfeld (Rh.)-Huckarde (W.)-Dortmund (K. M.) und Verbindungsbahn bei Dortmund.
Essen	Oberhausen-Herne, Altenessen-Essen-Berge-Borbeck, Oberhausen-Ruhrort, Wanne-Sterkrade, Sterkrade-Neumühl-Ruhrort, Osterfeld-Neumühl, Oberhausen-Bottrop, Gelsenkirchen-Ueckendorf-Wattenscheid-Wanne, Hochfeld-Essen-Bochum-Langendreer, Hochfeld-Duisburg, Heißen-Osterfeld, Heißen-Steele-Altendorf a. d. R., Kray-Gelsenkirchen, Kray-Wanne, Altendorf-Altenessen, Bochum-Weitmar, Bismarck i. W.-Horst und Verbindungsstrecken: Schalke-Bismarck i. W. ꝛc.
Düsseldorf	Deutz-Düsseldorf-Oberhausen-Emmerich, Speldorf-Düsseldorf-Troisdorf, Lintorf (Weddau)-Duisburg und Duisburg-Hochfeld, Rath-Eller.
Wesel	Haltern-Wesel-Venlo, Wesel-Bocholt und Duisburg-Rheine-Quakenbrück.

Betriebsamt.	Zu verwaltende Strecken, einschließlich der zugehörigen Zweig- und Anschlußbahnen und der im Bau befindlichen Strecken.
Köln	Köln (Deutz)-Gießen, Dillenburg-Oberscheld-Auguststollen und Nikolausstollen, Troisdorf-Friedrich-Wilhelmshütte, Siegburg-Ründeroth und Ründeroth-Derschlag.
Neuwied	Friedrich-Wilhelmshütte-Niederlahnstein, Engers-Altenkirchen-Hachenburg, Grenzau-Höhr (Grenzhausen), Siershahn-Staffel (Limburg), Limburg-Hadamar, Altenkirchen-Au.
	VIII. Direktionsbezirk Elberfeld.
Düsseldorf	Neuß-Schwelm, Oberbilk (Düsseldorf)-Kupferdreh-Ueberruhr-Dahlhausen, Vohwinkel-Kupferdreh, Ueberruhr-Steele, Haan-Deutz, Ohligs-Solingen, Mülheim a. Rh.-Bensberg, Barmen (Rittershausen)-Lennep-Remscheid (Hasten), Lennep-Wipperfürth, Born-Wermelskirchen-Opladen, Düsseldorf (Rh.)-Mettmann-Schwelm (Rh.), Oberbarmen (Wichlinghausen)-Hattingen, Deutz-Kalk, Lennep-Krebsöge-Dahlerau-Langerfeld und Aprath-Wülfrath, Solingen-Gräfrath-Vohwinkel.
Hagen	Schwelm-Hagen-Schwerte-Soest, Unna-Hamm, Hagen-Witten, Dahlhausen-Herdecke-Hengstei (Cabel), Hohensyburg-Cabel, Hagen-Brügge-Lüdenscheid, Hagen-Haufe-Vörde und Schwelm (Rh.)-Dortmund (Rh.).
Essen	Ruhrort-Steele-Bochum-Dortmund-Holzwickede, Styrum-Oberhausen-Caternberg, Styrum-Duisburg, Kettwig (Brücke)-Mülheim a. d. R., Essen-Wattenscheid-Bochum-Herne, Essen-Caternberg-

Betriebsamt.	Zu verwaltende Strecken, einschließlich der zugehörigen Zweig- und Anschlußbahnen und der im Bau befindlichen Strecken.
	Bismarck i. W.-Herne, Werden-Essen, Steele-Dahlhausen-Langendreer, Langendreer-Witten, Witten-Dortmund, Dortmunderfeld-Huckarde, Bismarck i. W.-Winterswyk, Winterswyk-Bocholt, Bismarck-Hugo und Bochum-Wanne.
Cassel	Schwerte-Warburg-Cassel, Scherfede-Holzminden und Hümme-Carlshafen.
Altena	Hengstei (Cabel)-Siegen-Betzdorf, Letmathe-Iserlohn-Hemer-Fröndenberg, Finnentrop-Olpe-Rothemühle, Creuzthal-Hilchenbach, Altenhundem-Schmallenberg und Kirchen-Freudenberg, Altena-Lüdenscheid, Hilchenbach-Erndtebrück-Feudingen.
	IX. Direktionsbezirk Erfurt.
Cassel	Guntershausen (Cassel)-Neu-Dietendorf, Malsfeld-Beiseförth, Gotha-Leinefelde (Dingelstädt) und Gotha-Ohrdruf (für Rechnung der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn-Gesellschaft).
Erfurt	Neu-Dietendorf-Erfurt-Weißenfels, Neu-Dietendorf-Plaue-Ritschenhausen und Plaue-Ilmenau.
Weißenfels	Weißenfels-Halle, Merseburg-Mücheln, Corbetha-Leipzig, Weißenfels-Zeitz, Barneck (Leipzig)-Gera-Eichicht und Eichicht-Probstzella.
Berlin	Berlin-Jüterbog-Wittenberg-Bitterfeld-Halle, Jüterbog-Röderau und Bitterfeld-Leipzig.
Dessau	Zerbst-Bitterfeld, Dessau-Cöthen, Roßlau-Wittenberg-Falkenberg-Kohlfurt und Bitterfeld-Stumsdorf.
Halle	Halle-Cottbus-Sorau, Cottbus-Guben und Eilenburg-Leipzig.

Betriebsamt.	Zu verwaltende Strecken, einschließlich der zugehörigen Zweig- und Anschlußbahnen und der im Bau befindlichen Strecken.
	X. Direktionsbezirk Breslau.
Breslau (Brieg-Liffa)	Brieg-Breslau-Liffa, Dürrgoy (Breslau)-Zobten-Ströbel, Trachenberg-Herrenstadt, Bojanowo-Guhrau und Breslau (F.B.)-Raudten, Schmiedefeld-Mochberu.
Breslau (Breslau-Tarnowitz)	Breslau-Boffowska-Tarnowitz, Kreuzburg-Lublinitz-Tarnowitz, Hundsfeld-Trebnitz, Oels-Jarotschin.
Oppeln	Brieg-Kosel (Kandrzin), Oppeln-Boffowska, Groschowitz-Borsigwerk, Peiskretscham-Laband und Oppeln-Neiße mit Abzweigung von Schiedlow nach Leipe.
Kattowitz	Kosel (Kandrzin)-Myslowitz-Oswieçim, Gleiwitz-Guidogrube-Morgenroth, Gleiwitz-Beuthen-Schwientochlowitz, Morgenroth-Tarnowitz, Schoppinitz-Landesgrenze (Sosnowice), Tarnowitz-Beuthen-Schoppinitz-Emanuelsegen und Schoppinitz (Rosdzin)-Landesgrenze (Sosnowice) nebst Grubenbahnen 2c.
Ratibor	Kosel (Kandrzin)-Landesgrenze-Oderberg, Nendza-Kattowitz, Ratibor-Leobschütz-Landesgrenze-Jägerndorf, Leobschütz-Rasselwitz, Idaweiche-Emanuelsegen, Emanuelsegen-Dziedit, Orzesche-Sohrau, Orzesche-Gleiwitz, Friedrichsgrube-Lazisk-Martha-Valeskagrube, Tischau-Lazisk-Trautscholdsegengrube und Niedobschütz-Loslau-Annaberg.
Neiße	Breslau-Mittelwalde, Strehlen-Nimpsch, Kamenz-Neiße-Kosel (Kandrzin), Brieg-Neiße und Deutsch-Wette-Ziegenhals.

Betriebsamt.	Zu verwaltende Strecken, einschließlich der zugehörigen Zweig- und Anschlußbahnen und der im Bau befindlichen Strecken.
Lissa	Lissa-Glogau-Sagan-Hansdorf, Lissa-Jarotschin und Lissa-Ostrowo, Lissa-Posen, Czempin-Schrimm.
Posen	Stargard i. P.-Posen-Kreuzburg und Jarotschin-Gnesen.
Glogau	Raudten-Reppen-Stettin (Podejuch), Glogau-Hansdorf.

XI. Direktionsbezirk Altona.

Berlin	Berlin-Wittenberge-Lüneburg-Buchholz mit dem Anschluß an die Berliner Ringbahn bei Moabit.
Hamburg	Wittenberge-Büchen-Hamburg, Büchen-Lüneburg, Echem-Hohnstorf, Hamburg-Altona (Ottensen) und Altona-Blankenese-Wedel, Hamburg (Venloer Bahnhof)-Harburg (Süderelbbrücke), Lauenburg bezw. Schwarzenbeck-Oldesloe.
Kiel	Altona (Ottensen)-Kiel, Neumünster-Oldesloe, Neumünster-Neustadt, Neustadt-Oldenburg i. H. und Kiel-Ascheberg.
Flensburg	Neumünster-Rendsburg-Landesgrenze (Vamdrup), Jübeck-Tönning, Nordschleswigsche Weiche-Flensburg, Tingleff-Tondern, Rothenkrug-Apenrade und Woyens-Hadersleben.

Verhältniß der Eisenbahnen zur Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Durch welche Gesetze ist das Verhältniß der Staats-Eisenbahnen zur Postverwaltung geregelt?

Durch das Gesetz, betreffend die Abänderung des § 4 des Ges. über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871, vom 20. Dezember 1875 (nebst Vollzugsbestimmungen), sowie durch das Reglement über die Verhältnisse der Post zu den Staats-Eisenbahnen vom 1. Januar 1868.

Inwieweit können Eisenbahnbeamte gleichzeitig mit der Wahrnehmung von Postdienstgeschäften betraut werden?

Insoweit das Interesse des Eisenbahndienstes dies gestattet.

Wie regulirt sich das Einkommen solcher Beamten?

Die Postbehörde zahlt durch Vermittelung der Eisenbahnkasse einen Gehaltsanteil, von welchem der Stelleninhaber den laufenden Beitrag zur Postarmenkasse zu entrichten hat.

Was gilt hinsichtlich der Kautionsleistung gedachter Beamten?

Verwaltet der Beamte bereits ein kautionspflichtiges Eisenbahnamt, so einigen sich Post- und Eisenbahnbehörde über die Höhe der insgesamt zu leistenden Kaution, andernfalls bestimmt die Postbehörde die Höhe der für die Postgeschäfte zu bestellenden Kaution.

In welcher Weise erfolgt die Kassenführung in den vereinigten Dienstzweigen?

Post- und Eisenbahnkasse sind getrennt zu halten.

Worauf soll bei Aufstellung der Baupläne zu Staatsbahnen gerücksichtigt werden?

Auf die Bedürfnisse der Postverwaltung bezüglich der Dienst- und Wohnungsräume.

Wer sorgt für die bauliche Unterhaltung der der Post überwiesenen Räumlichkeiten?

Die Eisenbahnbehörde.

Welche Mietsvergütung entrichtet die Postverwaltung für die von ihr benutzten Räumlichkeiten?

7 Prozent des dafür aufgewendeten Baukapitals.

Wem obliegt die Reinigung, Heizung und Beleuchtung der Räumlichkeiten?

Derjenigen Verwaltung, welche dieselben benutzt. Bei gemeinsamer Benutzung der Eisenbahnbehörde, welcher die Postbehörde die Hälfte der Kosten erstattet.

Ist die Benutzung der Wartesäle den Postreisenden gestattet?

Ja, und zwar ohne daß die Postverwaltung hierfür eine Entschädigung zu zahlen hat.

Steht der Postverwaltung eine Mitwirkung bei der Aufstellung der Eisenbahn-Fahrpläne zu?

Ja.

Was gilt bezüglich der Benutzung der Eisenbahnzüge durch die Post?

Mit jedem für den regelmäßigen Beförderungsdienst der Bahn bestimmten Zuge ist auf Verlangen der Postverwaltung Ein Postwagen unentgeltlich zu befördern, sowie innerhalb des letzteren:

a. die Briefpostsendungen, Zeitungen, Gelder mit Einschluß des ungemünzten Geldes und Silbers, Juwelen und Pretiosen ohne Unterschied des Gewichtes, ferner sonstige Poststücke bis zum Einzelgewichte von 10 Kilogaamm einschließlich,

b. die zur Begleitung der Postsendungen, sowie zur Verrichtung des Dienstes unterwegs erforderlichen Postbeamten, auch wenn dieselben vom Dienste zurückkehren,

c. die Gerätschaften, deren die Postbeamten unterwegs bedürfen.

Wie viele und welche Personen sind zur Mitfahrt in dem Postwagen zuzulassen?

Die Zahl der regelmäßig mitreisenden Postbeamten wird der Eisenbahnverwaltung seitens der Post mitgeteilt. Alle übrigen außergewöhnlich mitfahrenden Beamten müssen mit Ausweiskarten versehen sein, und sind außer diesen nur der jedesmalige Vorsteher des Postamtes, welchem der Betrieb auf der Strecke zugewiesen ist, sowie die Postaufsichtsbeamten zur Mitfahrt berechtigt.

Welches Fahrgeld haben die außer dem Postbegleitungspersonal in den Postwagen mitfahrenden Personen zu entrichten?

Das Fahrgeld für die II. Wagenklasse und, wenn der Zug nur I. Klasse führt, das Fahrgeld für diese.

Ist die Eisenbahnverwaltung befugt, über die rechtmäßige Personenbeförderung in den Postwagen zu wachen?

Ja.

In welcher Weise erfolgt die Berechnung der Fracht für zahlungspflichtige Postsendungen?

Für einen Zeitraum von vierzehn Tagen wird durch die Postverwaltung ermittelt, wie viele Poststücke (Briefpostsendungen, Zeitungen und Gelder ausgenommen) im Einzelgewicht von mehr als 10 Kilogramm mit jedem Zuge von jeder Station bis zur nächstfolgenden befördert worden sind, und wie viel das Gewicht dieser zahlungspflichtigen Poststücke von Station zu Station betragen hat. Die Gesamt-Gewichtssumme der im obigem Zeitraum zwischen je zwei Stationen beförderten Poststücke wird mit der Kilometerzahl der Stationsentfernung multiplicirt, durch Addition der sich hiernach ergebenden Summen erhält man eine Gewichtssumme für die ganze Bahnlänge, woraus wiederum eine Gewichtszahl in Kilogrammen für Ein Kilometer der Bahnlänge zu berechnen ist. Letztere Gewichtszahl wird in der Weise auf Achskilometer zurückgeführt, daß 1000 Kilogramm-Kilometer auf das Achskilometer gerechnet, Gewichtsbeträge bis zu 500 Kilogramm-Kilometer

hierbei außer Ansatz gelassen, größere Beträge als eine volle Achse betrachtet werden. Für jedes Achskilometer sind hiernach 0,20 ℳ von der Postverwaltung zu vergüten. Durch Multiplikation mit der Zahl 26 ergiebt sich aus der für vierzehn Tage zu zahlenden Vergütung die Gesamtvergütung für ein Rechnungsjahr, welche die Postverwaltung in monatlichen Teilbeträgen entrichtet.

Welche Kosten sind seitens der Postverwaltung zu erstatten, wenn an Stelle eines besonderen Postwagens eine Abteilung eines Eisenbahnwagens benutzt wird?

Die Selbstkosten der Bahn für Herstellung und Wiederbeseitigung der für die Zwecke des Postdienstes erforderlichen Einrichtungen, sowie eine (nach dem Wagen-Regulativ zu berechnende) Miete.

In welcher Weise kann die Postverwaltung solche für den regelmäßigen Beförderungsdienst der Bahn bestimmten Züge benutzen, welche keinen Postwagen führen?

Die Postverwaltung kann Briefbeutel, sowie Brief- und Zeitungspackete zur unentgeltlichen Beförderung durch das Zugpersonal überweisen oder die Beförderung jener Gegenstände durch einen Postbeamten bewirken lassen, welcher unentgeltlich mitfährt.

In welcher Weise erfolgt die Beförderung von Briefbeuteln ꝛc. durch die Zugbeamten?

Diese Briefbeutel ꝛc. werden von der Postanstalt des Abgangsortes mit einem genauen Verzeichniß dem Zugbeamten übergeben und zwar ohne Quittungsleistung. Der Zugbeamte giebt dieselben nebst dem Verzeichnisse an den Stationsbeamten der Bestimmungsstation ab, welcher sie dem abnehmenden Postbeamten ausliefert. Differenzen in der Zahl sind bei der Auflieferung durch den aufgebenden Postbeamten, bei der Ablieferung durch den ablieferndn Zugbeamten anzuerkennen. Nach fehlenden Stücken sind unverzüglich Nachforschungen einzuleiten.

Wozu sind die Eisenbahnverwaltungen verpflichtet, wenn der unentgeltlich zu befördernde Eine Postwagen oder die an Stelle desselben eingerichtete Wagenabteilung für die Bedürfnisse der Post nicht ausreicht?

Auf rechtzeitige schriftliche Bestellung ist die Eisenbahnverwaltung verpflichtet, entweder mehrere Postwagen zur Beförderung zuzulassen oder geeignete Güterwagen (Postbeiwagen), sowie einzelne Abteilungen von Personenwagen zu gestellen oder aber die Postsendungen zur eigenen Beförderung zu übernehmen. Bei Zügen, auf denen die Beförderung von Postpäckereien ausgeschlossen oder beschränkt ist, darf die Gestellung außerordentlicher Beförderungsmittel nicht verlangt werden.

Welche Vergütung zahlt die Postverwaltung für Beförderung außerordentlicher Transportmittel?

Für Postwagen 0,08 ℳ. und für Güterwagen oder Abteilungen von Personenwagen 0,10 ℳ. pro Achskilometer. Für Heizung und Erleuchtung hat die Postverwaltung zu sorgen, während Kosten für Rangiren, Reinigen, Schmieren ꝛc. in vorstehenden Sätzen mitenthalten sind.

Inwieweit kann die Postverwaltung den Übergang außerordentlicher Transportmittel auf fremde Bahnen verlangen?

Insoweit im Eisenbahnverkehr selbst der direkte Durchgang von Wagen gestattet ist.

Inwieweit ist die Überweisung von Postsendungen an die Eisenbahnverwaltungen zulässig?

Insoweit, als die Eisenbahn sich bei dem betreffenden Zuge mit der Beförderung von Eil- oder Frachtgütern befaßt und die Poststücke nicht in Geld- oder Wertsendungen bestehen. Die Überweisung soll sich außerdem auf Poststücke von größerem Umfange und Gewicht beschränken.

Welches Verfahren wird bei der Überweisung von Poststücken an die Eisenbahn eingehalten?

Die Poststücke werden mittelst doppelt ausgefertigter Versendungsscheine, von denen für jede Ablieferungsstation ein besonderer

vorhanden sein muß, bei der Eilgut- oder Gepäckexpedition aufgegeben. In Gegenwart des aufgebenden Postbeamten werden die Stücke hinsichtlich ihrer äußeren Beschaffenheit, ihres Verschlusses und Gewichtes eisenbahnseitig geprüft. Eine mangelhafte Beschaffenheit oder ungenügender Verschluß begründen die Zurückweisung der Poststücke, während Gewichtsunterschiede von dem übergebenden Postbeamten auf dem Versendungsscheine anerkannt werden müssen, wenn die Annahme geschehen soll. Ist letztere erfolgt, so erhält der Postbeamte ein quittirtes Exemplar des Versendungsscheines zurück und die Poststücke werden als Eilgut, jedoch ohne Frachtberechnung, kartirt. Hiernächst erhält dieselben nebst Begleitpapieren der Packmeister des Zuges gegen Quittung, welcher sie der Expedition der Bestimmungsstation übergiebt. Diese nimmt in Gegenwart des Packmeisters sowie des abnehmenden Postbeamten eine Nachwiegung der Sendungen vor, erteilt bei Richtigbefund dem Packmeister Quittung und läßt sich von dem Postbeamten auf dem in ihren Händen verbleibenden Versendungsscheine ebenfalls Quittung leisten. Differenzen sind genau festzustellen. — Von der Verwaltung der Empfangsstation geschieht die Liquidirung der Frachtkosten für die ganze Expeditionsstrecke bei der Postverwaltung unter Anschluß der eingegangenen Versendungsscheine. Die Expeditionen haben nach Empfang und Versand getrennte Register über die beförderten Poststücke der Zeitfolge nach zu führen und allmonatlich der vorgesetzten Kontrolstelle einzureichen.

Wessen Eigentum sind die Eisenbahn-Postwagen?

Eigentum der Postverwaltung.

Wer sorgt für den betriebsfähigen Zustand, für das Ein- und Ausrangiren der Postwagen in die Züge, sowie für die erforderlichen Revisionen und Reparaturen derselben?

Die betreffende Eisenbahn-Direktion, auf deren Strecken die Postwagen laufen.

Welche Vergütung erhält die Eisenbahnverwaltung für Reparaturen ꝛc. der Postwagen?

Die Selbstkosten (für Material, Arbeitslöhne ꝛc.) werden ihr erstattet.

Wem obliegt die äußere Reinigung und das Schmieren der Postwagen?

Der Eisenbahnverwaltung (gegen eine Entschädigung, welche pro Achskilometer 0,20 *M.* beträgt). Die Heizung, Beleuchtung ꝛc. obliegt der Postverwaltung.

Welche Vergütung hat die Eisenbahnverwaltung für die Beförderung leerer Postwagen zu beanspruchen?

Die für den Transport von Eisenbahn-Güterwagen zu entrichtende Fracht.

Wie viel beträgt die Vergütung für Aufstellung der nicht im regelmäßigen Dienst befindlichen Postwagen auf den Bahnhöfen?

Für Aufstellung im Freien 0,11 *M.* und in bedeckten Räumen 0,55 *M.* pro Tag und Wagen.

Was zahlt die Postverwaltung für jedes durch den Betrieb bedingte Ein- und Ausrangiren der Postwagen?

1 Mark.

Was gilt in Bezug auf die Stellung der Postwagen im Zuge?

Es ist auf die Bedürfnisse des Postdienstes gebührende Rücksicht zu nehmen. Die Verwendung der Postwagen als Schutzwagen ist tunlichst zu vermeiden.

Was gilt hinsichtlich des gegenseitigen Verhaltens der Post- und Eisenbahnbeamten?

Die Beamten der beiderseitigen Verwaltungen sind verpflichtet, bei Ausübung ihres Dienstes dergestalt Hand in Hand zu gehen, daß das Interesse beider Verwaltungen nach Möglichkeit gefördert, Nachteil für die eine oder die andere Verwaltung aber vermieden wird.

Was hat der Stationsvorsteher bei vorkommenden Betriebsstörungen dem Postamte seines Stationsortes gegenüber zu tun?

Er hat demselben von der Störung unverzüglich Kenntnis zu geben.

Was hat mit der Briefpost und den Zeitungen zu geschehen, wenn in Folge einer Betriebsstörung die Weiterbeförderung des Postwagens nicht angängig ist?

Dieselben sind mit dem nächsten Zuge weiter zu befördern.

Was gilt bezüglich der Stellen auf den Bahnhöfen, an welchen das Ein- und Ausladen der Postgüter zu erfolgen hat?

Dieselben sind möglichst ein- für allemal zu bestimmen.

In welcher Weise wird in der Regel das Verhältniß der Eisenbahn-Verwaltungen zu der Reichs-Telegraphenverwaltung geordnet?

Durch besondere Verträge, in welchen gewöhnlich ausbedungen ist, daß die Reichs-Telegraphenverwaltung ihr Telegraphengestänge auf dem Grnndeigentum der Bahn längs der Bahnlinie aufstellt, die Eisenbahnverwaltung an diesem Gestänge dagegen auch ihre Leitungen anbringen darf. Für Unterhaltung der Leitungen hat jede Verwaltung für sich Sorge zu tragen, nur bei dringendem Bedürfnisse (Beschädigungen ꝛc.) läßt die Eisenbahnverwaltung gegen Erstattung der Kosten seitens der Telegraphenverwaltung die notwendigsten Arbeiten für beide Teile ausführen.

Durch welche Vorschriften sind die Befugnisse der Eisenbahnverwaltung rücksichtlich der Beförderung von Depeschen, welche nicht den Eisenbahndienst betreffen, näher bestimmt.

Durch das „Reglement über die Benutzung der innerhalb des Deutschen Reichstelegraphen-Gebietes gelegenen Eisenbahntelegraphen zur Beförderung solcher Depeschen, welche nicht den Eisenbahndienst betreffen, vom Jahre 1876".

Was bestimmt dieses Reglement hinsichtlich der Annahme und Beförderung von Privatdepeschen durch die Bahnstationen?

Wenn keine Reichs-Telegraphenstation am Orte befindlich ist, [illegible] die Bahnstation von Jedermann Telegramme annehmen, im

andern Falle nur von Eisenbahn-Passagieren. Kann ein hiernach angenommenes Telegramm von der Bahnstation nach dem Bestimmungsorte direct (ohne Umtelegraphierung) abgegeben werden, so findet die Beförderung nur durch den Bahntelegraphen statt. Dasselbe geschieht, wenn das Telegramm nicht mehr als eine Umtelegraphierung zu erleiden hat und am Bestimmungsorte keine Reichs-Telegraphenanstalt besteht. In allen anderen Fällen müssen die Depeschen der nächsten Reichs-Telegraphenstation zur Beförderung übermittelt werden.

Welche Anteile an den Beförderungsgebühren hat die Eisenbahn- bezw. Telegraphenverwaltung bei gemischter Beförderung zu beanspruchen?

Für die im Deutschen Reich und Luxemburg verbleibenden Depeschen erhält die Bahn $^2/_5$, die Reichs-Telegraphenverwaltung $^3/_5$ der Gebühren. Im Verkehre mit dem Ausland erhält die Bahn 50 Pfg. für je 50 Worte oder den überschießenden Teil.

Welche Gebühr erhält diejenige Verwaltung, welche an die an demselben Orte befindliche Station der andern Verwaltung ein Telegramm zuführt?

25 Pfg. für je 50 Worte oder den überschießenden Bruchteil.

Für welche Telegramme bleibt der Bahn die erhobene Gebühr ungekürzt?

Für alle ausschließlich durch den Bahntelegraphen beförderten Telegramme.

Ist die Bahnstation an die obigen Bestimmungen über Annahme ꝛc. der Depeschen gebunden, wenn die Dienststunden der Reichs-Telegraphenstationen geschlossen?

Nein; in diesem Falle gelten die Reichs-Telegraphenstationen als nicht vorhanden.

Verhältniß der Eisenbahnen zur Zoll- und Steuerverwaltung.

Welche Gebietsteile umfaßt der Deutsche Zollverein?

Die zum Deutschen Reiche gehörigen Staaten nebst Luxemburg mit Ausnahme der Hansestädte Bremen und Hamburg mit einem Teile des umliegenden Gebietes, sowie der Städte Altona, Bremerhafen und Geestemünde, auch Wandsbeck und Brake.

Unterliegen Gegenstände, welche im Innern des Zollvereinsgebietes aus einem Bundesstaate in einen anderen befördert werden, einer Zollabgabe bezw. einer Zollkontrole?

Wenn sich dieselben im freien Verkehr eines Vereinsstaates befinden, können sie mit voller Verkehrsfreiheit in jeden anderen Bundesstaat übergeführt werden.

Welche Bestimmungen gelten im allgemeinen über Zollabfertigung, Zollerhebung und Zollcontrole (insbesondere auch im Eisenbahnverkehr)?

a. Das Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869.
b. Das Regulativ, betreffend die zollamtliche Behandlung des Güter- und Effektentransports auf den Eisenbahnen vom 1. Februar 1870.
c. Das Begleitschein-Regulativ vom 1. Februar 1870.
d. Das Niederlage-Regulativ vom 1. Februar 1870.
e. Das Zolltarifgesetz vom 15. Juli 1879 mit den von den einzelnen Verwaltungen hierzu erlassenen Erläuterungsbestimmungen.

Wer ist zur Entrichtung der Zollgefälle verpflichtet?

Derjenige, welcher zu der Zeit, wo die Zollgefälle abzuführen sind, als Inhaber der zollpflichtigen Gegenstände gilt.

Welche Organe fungiren innerhalb der Zoll- und Steuerverwaltung?

Das Finanz-Ministerium, die Provinzial-Steuerdirektionen, die Haupt- und Neben-Zollämter und Zollexpeditionen (an der Grenze), sowie die Haupt- und Unter-Steuerämter und Steuerexpeditionen (im Innern des Zollvereinsgebietes).

Welche allgemeinen Verpflichtungen haben die Eisenbahnverwaltungen bezüglich der für Abfertigung und einstweilige Niederlegung der nicht sofort zur Abfertigung gelangenden Gegenstände erforderlichen Räume auf den Stationen?

Die Eisenbahnverwaltungen haben diese Räume zu stellen, bezw. nach Anordnung der Zollbehörde die nötigen baulichen Einrichtungen zu treffen.

Welche Verpflichtungen haben die Eisenbahnverwaltungen den Zollbeamten gegenüber?

Diejenigen Oberbeamten der Zollverwaltung, welche mit der Controle des Eisenbahnverkehrs beauftragt und hierüber mit Ausweis versehen sind, haben das Recht, behufs dienstlicher Revision die Züge auf den Stationen so lange zurückzuhalten, als ihre Amtsverrichtung dies erfordert. Die Eisenbahnbeamten sind solchen Zollbeamten gegenüber zu jeder verlangten Auskunftserteilung (auch zur Gestattung der Einsicht in die Frachtbriefe und Bücher) verpflichtet. — Die gedachten Zollbeamten sind befugt, sämmtliche auf der Station befindlichen Lokale (mit Ausnahme der Privatwohnungen) zwecks nötiger Nachforschungen ohne Weiteres zu betreten. — Auf den von der Zolldirektivbehörde bezeichneten Strecken werden jene Controlbeamten in II. Wagenklasse unentgeltlich befördert; ebenso sind die einen Zug begleitenden Zollbeamten auf einem Wagen nach ihrer Wahl, bei der Rückkehr von der Begleitung aber in der mittleren Wagenklasse frei zu befördern.

Ist die Beförderung von Gütern ꝛc. auf den Eisenbahnen über die Zollgrenze und innerhalb des Grenzbezirkes an gewisse Zeiten gebunden?

Nein, der Transport ist bei Tag und Nacht gestattet.

Welche Verpflichtungen haben die Eisenbahnverwaltungen den Zoll-Direktivbehörden und Hauptämtern gegenüber hinsichtlich der Fahrplan-Angelegenheiten?

Die Eisenbahn-Verwaltungen haben den genannten Zollbehörden, soweit sich in deren Bezirk Stationsplätze ꝛc. befinden, die Fahrpläne vor deren Ausführung mitzuteilen, sowie von etwaigen

Sonderzügen, beträchtlichen Zugverspätungen u. dgl. möglichst bald Kenntnis zu geben.

Was gilt hinsichtlich der Beschaffenheit der Transportmittel, welche die Zollgrenze überschreiten?

Weder in den Personen- und Güterwagen noch in den Lokomotiven und Tendern dürfen sich geheime oder schwer zu entdeckende, zur Aufnahme von Gütern oder Effecten geeignete Räume befinden. In dieser Beziehung sind von Zeit zu Zeit Revisionen durch einen oberen Zollbeamten vorzunehmen.

Zum Transport von Gütern, welche unter Raumverschluß abgefertigt werden, dürfen in der Regel nur von allen Seiten geschlossene Güterwagen (Kulissenwagen) oder Abteilungen solcher oder Wagen mit Schutzdecken oder aber endlich abhebbare Kasten oder Körbe verwandt werden. Eine Ausnahme kann hiervon bei Gütern eintreten, deren Verladung in Kulissenwagen oder in Wagen mit Schutzdecken wegen ihres Umfanges oder ihrer Beschaffenheit nicht angängig ist.

Wie wird der amtliche Verschluß der Wagen und abhebbaren Behälter bewirkt?

Durch besondere Zollschlösser. Die Kosten der Verschlußeinrichtung hat die Eisenbahn-Verwaltung zu tragen, wogegen die Zollverwaltung die fortan erforderlichen Schlösser beschafft.

Was gilt hinsichtlich der Beförderung der Zollschlösser, Schlüssel und Zolltaschen, welche nach Benutzung von dem Empfangsamte dem Ausfertigungsamte zurückgesandt werden?

Dieselben werden in guter Verpackung auf Frachtbrief mit dem nächsten Eil- oder Personenzuge unentgeltlich zurückbefördert.

Was geschieht mit allen Waaren, welche von dem Auslande in das Zollvereinsgebiet eingehen?

Sie werden einer Prüfung hinsichtlich ihrer Zollpflichtigkeit unterworfen, welche durch das Grenzzollamt oder durch ein befugtes Steueramt im Innern des Zollgebietes vorgenommen werden kann.

Im letzteren Falle werden die Waaren bis zu dem betreffenden Steueramte auf Begleitzettel und Ladungsverzeichniß befördert. — Wird durch die Revision festgestellt, daß die Waaren nicht zollpflichtig, oder werden die Zollgefälle sofort entrichtet, so werden die Waaren in den freien Verkehr gesetzt.

Welches Verfahren greift Platz, wenn zollpflichtige Waaren weiter in das Land befördert werden, ohne daß der Zoll sofort entrichtet wird?

Die Waare wird auf Begleitschein abgefertigt und unter Zollverschluß gesetzt, wenn dies möglich.

Welche Arten von Begleitscheinen giebt es, und wie unterscheiden sich dieselben?

Es giebt Begleitscheine I und II. Bei Abfertigung auf Begleitschein I hat die Revision der Waare und Festsetzung der Zollgebühren noch nicht stattgefunden, und soll der richtige Eingang der eingeführten Waaren am inländischen Bestimmungsorte oder die Wiederausfuhr dieser Waaren gesichert werden. Abfertigung auf Begleitschein II wird vorgenommen, wenn die Revision der Waaren und die Festsetzung des Zolles zwar stattgefunden, letzterer aber bei einem Amte im Innern entrichtet werden soll. Jeder Begleitschein trägt außer der Bezeichnung I und II einen Buchstaben und eine Nummer.

Worauf ist bei der Annahme von Gütern, welche auf Begleitschein I abgefertigt sind, besonders zu achten?

Daß die im Begleitscheine angegebene Erledigungsfrist noch nicht abgelaufen bezw. die Transportfrist der Waare ausreichend bemessen, sowie daß deren Steuerverschluß unversehrt ist.

Welche Güter müssen in der Regel auf der Grenzstation abgefertigt werden, und wie geschieht in diesem Falle die Abfertigung?

Bei dem Grenzzollamte müssen gewöhnlich solche Güter abgefertigt werden, deren Abfertigung im Innern aus sicherheitspolizeilichen Gründen nicht überall angängig ist (Petroleum 2c.), sowie solche, welche nach einer Station bestimmt sind, die zwischen dem Grenzzollamte und dem nächstgelegenen zuständigen Steuer-

amte im Innern liegt. Bei Abfertigung auf der Grenzstation sind über die Güter genaue schriftliche Inhaltserklärungen oder Ladungsverzeichnisse anzufertigen, welche in deutscher Sprache deutlich geschrieben und von Einbesserungen und Rasuren frei sein müssen.

Was hat zu geschehen, wenn die Güter einem Amte im Innern zwecks Abfertigung überwiesen werden oder das Vereinsland nur überschreiten sollen?

Die Beförderung hat unter steueramtlicher Controle stattzufinden, das Gut wird alsdann auf Begleitschein oder Begleitzettel mit Ladungsverzeichnis abgefertigt. Letzteres sowie den Frachtbrief und Zollschlüssel übergibt das Abgangs-Zollamt unter versiegeltem Couvert der Versandt-Expedition, welche dasselbe nach der Empfangsstation kartirt und den Begleitzettel dem Packmeister offen übergibt. Die Empfangsstation liefert das Zoll-Couvert alsbald nach Eingang unter Vorführung der Waare dem Empfangs-Amte ab.

Welche Arten von Gütern sind hinsichtlich der Zollpflichtigkeit ꝛc. bei dem Ausgange aus dem Zollvereinslande zu unterscheiden?

1. Güter des freien Verkehrs,
2. Güter, auf welchen ein Zoll- oder Steuer-Anspruch haftet, der durch die Ausfuhr erlischt,
3. Güter, für welche eine Ausfuhr-Vergütung beansprucht wird,
4. Güter, bei deren Wiedereingang Zollfreiheit oder eine sonstige Begünstigung eintreten soll.

Der Ausgang der Güter zu 2, 3 und 4 muß amtlich bescheinigt werden. Die Versender haben die Abfertigung am Abgangsorte selbst zu veranlassen und die hierauf bezüglichen Papiere ꝛc. dem Frachtbriefe beizufügen.

Wird über Güter, welche aus dem Auslande durch das Zollgebiet nach dem Auslande befördert werden, eine amtliche Controle ausgeübt?

Nur, wenn die Güter zollpflichtig sind. Dieselben werden alsdann auf Begleitschein I oder auf Ladungs-Verzeichnis bei Eingang in das Zollgebiet abgefertigt und verbleiben bis zum Wiederausgange unter Zollaufsicht.

Welche Zoll-Begleitungspapiere sind Güterſendungen, welche zur Ausfuhr nach den verſchiedenen außerdeutſchen Ländern gelangen ſollen, beizugeben?

1. Den Sendungen nach Oeſterreich-Ungarn: eine Zoll-Inhaltserklärung in deutſcher Sprache in doppelter Ausfertigung; Gegenſtänden, welche in Oeſterreich-Ungarn dem Staatsmonopol unterliegen (Kochſalz, Pulver, Tabak), müſſen noch Ein- oder Durchfuhrbewilligungen beigegeben werden,
2. nach der Schweiz: eine ſchweizeriſche und außerdem bei Durchgang durch Oeſterreich eine öſterreichiſche Inhaltserklärung,
3. nach Italien: zwei italieniſche Inhaltserklärungen in deutſcher und italieniſcher Sprache und eine öſterreichiſche bezw. ſchweizeriſche Zoll-Inhaltserklärung,
4. nach Frankreich: zwei in franzöſiſcher Sprache abgefaßte Inhaltserklärungen,
5. nach Belgien: eine franzöſiſche Inhaltserklärung (Sendungen, welche nach Frankreich beſtimmt ſind und Belgien nur überſchreiten, müſſen zwei ſolcher Inhaltserklärungen beigegeben werden),
6. nach Rußland und Polen: Jede Sendung muß von zwei gleichmäßig ausgefüllten ruſſiſchen bezw. polniſchen Frachtbriefen begleitet ſein, von denen ein Exemplar der Empfänger erhält und das zweite als Einführungs-Inhaltserklärung dient. Ein drittes bei der Aufgabe vorzulegendes Exemplar (Duplikat) erhält der Abſender behufs Einſendung an den Empfänger abgeſtempelt zurück. Gütern, welche nicht an der ruſſiſchen Grenze, ſondern erſt im Innern Rußlands verzollt werden ſollen, iſt ein viertes Frachtbrief-Exemplar vom Verſender mitzugeben. Behufs Verzollung in Rußland ſind den Sendungen genaue Inhaltserklärungen in duplo beizufügen, oder es ſind ſolche Inhaltserklärungen derjenigen Perſon oder Dienſtſtelle, welche die Verzollung bewirken ſoll, direkt zu

übersenden. Falls eine Inhaltserklärung fehlt, sind dem Frachtbriefe genaue Inhaltsverzeichnisse beizufügen, durch welche den Grenzstationen die Ausfertigung der vorgeschriebenen Inhaltserklärungen ermöglicht wird.

Welche Begleitpapiere sind zu Güterseudungen erforderlich, welche an Orten innerhalb des Zollvereins zur Aufgabe gelangen und nach solchen Orten bestimmt sind, während des Transportes aber das Ausland überschreiten?

Passier-Inhaltserklärungen, durch welche die Steuerfreiheit der gedachten Sendungen gesichert wird.

Welche Begleitpapiere sind bei dem Übergange von Gütern aus einem Zollvereins-Staate in einen anderen erforderlich, wenn der Übergang dieser Güter amtlich zu bescheinigen ist oder die Güter einer Übergangs-Abgabe unterliegen?

Übergangsscheine, welche der Versender nach veranlaßter steueramtlicher Abfertigung den Gütern beizugeben hat.

Für welche Artikel und wann sind Übergangsscheine erforderlich?

Für Bier bei dessen Einfuhr in Bayern, Württemberg, Baden und Elsaß-Lothringen, für Branntwein bei der Einfuhr in Bayern, Württemberg, Baden und die hohenzollernschen Länder, für geschrotenes Malz bei der Einfuhr in Bayern und Württemberg, ferner für Wein- und Most-Sendungen, welche in Württemberg, Baden und Hessen einer Verbrauchssteuer unterliegen.

Worauf ist bei Annahme von Gütern mit Übergangsscheinen zu achten?

Darauf, daß die Erledigungsfrist nicht überschritten ist.

Wie werden die auf Begleitschein I oder auf Übergangsschein abgefertigten Güter nach ihrem Eingange auf der Bestimmungsstation behandelt?

Dieselben werden dem in den betreffenden Scheinen bezeichneten Zoll- oder Steuer-Amte unter Überlieferung der Papiere vorgeführt. Befindet sich in unmittelbarer Nähe der Güter-Expedition eine Zoll- bezw. Steuer-Abfertigungsstelle, so werden letzterer Papiere und Güter gegen eine Begleitschein-Abgabe-Bescheinigung überwiesen und wird hiervon dem Adressaten Kenntniß gegeben.

Muß dagegen eine Verbringung der Güter nach der Abfertigungsstelle stattfinden, so wird entweder die Vorführung durch den bahnamtlich bestellten Rollfuhr-Unternehmer bewirkt oder der Adressat von der Ankunft des Gutes mit dem Ersuchen um Angabe der Zeit, zu welcher die Vorführung der Güter geschehen soll, benachrichtigt. In letzterem Falle geschieht die Vorführung, nach vorheriger ordnungsmäßiger Auslieferung des Gutes an den Adressaten, unter Aufsicht eines Bediensteten der Eisenbahnverwaltung, welch' letzterer auch die Steuerpapiere der Abfertigungsstelle zu übermitteln hat.

Wer hat die Abfertigung derjenigen Güter zu übernehmen, welche nach den Begleitpapieren auf einer Unterwegsstation vorzuführen sind?

Falls im Frachtbriefe keine Mittelsperson genannt ist, die betreffende Unterwegsstation selbst, welche die entstehenden baaren Auslagen nachnimmt.

Wer trägt die Verpflichtung zur Gestellung von Waaren, welche mittelst anderweiter Beförderungsmittel nach ihrem Bestimmungsorte bezw. nach der in den Steuerpapieren bezeichneten, an der Eisenbahn nicht belegenen Abfertigungsstelle befördert werden müssen?

Die Verpflichtung zur Vorführung trägt Derjenige, welchem die Waaren behufs Beförderung nach dem eigentlichen Bestimmungsorte von der Eisenbahn übergeben wurden.

Welche Behandlungsweise greift hinsichtlich der unter Begleitschein II eingehenden Güter Platz?

Die Vorführung der auf Begleitschein II abgefertigten Güter ist nur dann erforderlich, wenn deren Gestellung ausdrücklich im Begleitscheine vorgeschrieben, oder die Güter sich unter Steuerverschluß befinden. Die Vorführung geschieht alsdann in derselben Weise, wie die der auf Begleitschein I abgefertigten Waaren. Ist dagegen die Gestellung nicht erforderlich, so werden Papiere und Güter dem Adressaten mit der Aufforderung zur Erledigung des Begleitscheines behändigt, und wird nur in dem Falle die Auslieferung der Waare an den Adressaten von dem Nachweise der geschehenen steueramtlichen Erledigung abhängig gemacht, wenn der

Begleitschein von einer Eisenbahn-Expeditionsstelle extrahirt ist. Die geschehene Erledigung wird alsdann von dem Erledigungsamte auf dem Frachtbriefe bescheinigt. — Ist die Steuerabfertigungsstation eine andere als die Bestimmungsstation des Gutes, so kann nach Einsendung des Zollbetrages seitens des Empfängers die Expedition jener ersteren Station die Abfertigung bewirken lassen unter Nachnahme der entstandenen Kosten.

Welches Verfahren greift bei der einstweiligen unverzollten Niederlegung von unter Steuer-Controle stehenden Waaren in einer zollamtlichen Niederlage Platz?

Die Eisenbahnverwaltung meldet durch ihren Bevollmächtigten die Waaren mittelst specieller Inhaltserklärung oder eines Auszuges aus dieser oder aus Begleitscheinen in duplo zur Niederlage an, der Revision wohnt der Niederleger bei, und hat derselbe nach deren Beendigung die Waaren nach der bezeichneten Lagerstelle zu schaffen, worauf ihm ein Exemplar der Anmeldung als Niederlage-Bescheinigung zurückgegeben wird. Der Vorzeiger des Niederlagescheines gilt als über die Waaren verfügungsberechtigt. Behufs Entnahme der Waaren aus der Niederlage ist dem Zollamte eine Abmeldung zu übergeben, welche die gewünschte Abfertigungsweise enthält. Der Empfänger der Waaren kann dieselben auch selbst zur Niederlage anmelden, nachdem er den Frachtbrief von der Eisenbahn unter Entrichtung aller Kosten eingelöst hat.

Welche Bestimmungen gelten bezüglich der zollamtlichen Behandlung der zum vorübergehenden Gebrauch aus dem Auslande eingehenden Eisenbahnwagen und der zum Ersatz defekter Wagenteile einzuführenden Stücke?

Das Grenz-Eingangsamt, bei welchem die zollfreie Ablassung der zum vorübergehenden Gebrauch, unter Festhaltung der Identität und unter Beding der Wiederausfuhr, einzuführenden Wagen geschieht, fertigt einen sog. Zoll-Vormerkschein in duplo aus. Auf beiden Exemplaren hat der Bevollmächtigte der Bahn zu erklären, die auf dem Vormerkschein genannten Wagen innerhalb der genehmigten Frist einem befugten deutschen Zollamt unter Vorlegung

des ihm behändigten einen Exemplares des Vormerkscheines zur Wiederausgangsabfertigung zu stellen. Es kann dies jedes beliebige befugte Grenzamt sein, der Vormerkschein ist jedoch in allen Fällen nach der Wiederausgangsabfertigung dem Amte zu übermitteln, welches denselben ausgestellt, während das Ausgangsamt lediglich die Bescheinigung über den stattgehabten Wiederausgang darauf erteilt. Falls eine Verlängerung der für die Wiederausfuhr bestimmten Frist erforderlich wird, hat solche die Eisenbahnverwaltung bei der Steuerbehörde zu beantragen. — Ueber die Ersatzstücke, welche für schadhaft gewordene Teile von Eisenbahnwagen aus dem Auslande eingeführt werden, wird vom Grenz-Eingangsamt ebenfalls ein Zoll-Vormerkschein in duplo ausgestellt, auf welchem der Bahnbevollmächtigte die nämliche Erklärung obigen Inhaltes unterzeichnet. Zu der Einfügung des Ersatzstückes in den Wagen ist ein Steuerbeamter hinzuzuziehen, welcher die geschehene Einfügung auf dem Vormerkscheine bescheinigt und diesen der Eisenbahnverwaltung hiernächst zurückgibt. Mit den eingefügten Ersatzstücken sind gleichzeitig die alten schadhaften Wagenteile wieder auszuführen und einem Ausgangsamte zur Bescheinigung der Wiederausfuhr zu stellen. Sollen die schadhaften Teile im Zollgebiete verbleiben, so müssen sie zur Erlangung der Zollfreiheit unzweifelhaft als Bruch erkannt sein, andernfalls aber unter amtlicher Aufsicht zertrümmert werden. Der Abfertigungsbeamte nimmt hierüber eine Verhandlung auf, welche er der Eisenbahnverwaltung nebst dem mit entsprechendem Vermerk versehenen Vormerkschein aushändigt. Beides legt die Eisenbahnverwaltung dem ursprünglichen Eingangsamte vor.

Was bestimmt das Gesetz, betreffend die Statistik des Waarenverkehrs des deutschen Zollgebietes mit dem Auslande vom 20. Juli 1879, hinsichtlich derjenigen Waaren, welche über die Grenzen des deutschen Zollgebietes ein-, aus- oder durchgeführt werden?

Diese Waaren sind den mit den Anschreibungen für die Verkehrsstatistik beauftragten Amtsstellen (Zoll- und Steuerämter) nach Gattung, Menge, Herkunfts- und Bestimmungsland anzumelden.

In welcher Weise geschieht die Anmeldung?

Der Waarenführer übergibt der Anmeldestelle einen Anmeldeschein, welcher vom Absender unter Bezeichnung von Ort und Datum ausgefertigt und unterschrieben sein, mit dem Inhalte des Frachtbriefes völlig übereinstimmen und die genaue Angabe der Menge (Gewicht), des Herkunfts- bezw. Bestimmungslandes und der Gattung der Waare nach der im statistischen Waarenverzeichnis aufgeführten speziellen Benennung enthalten muß.

Welche im gewöhnlichen Verkehr vorkommenden Gegenstände sind von der Anmeldepflicht befreit?

Gebrauchte Kleider, Wäsche, Effecten, Hausgeräte, Werkzeuge, gebrauchte leere Säcke, Fässer, Kisten 2c., Musterkarten, Kunstsachen, Altertümer, bereits im Gebrauch befindliche Eisenbahnfahrzeuge 2c. 2c.

Sind für Sendungen, welche von Zollinhaltserklärungen begleitet werden, besondere Anmeldescheine erforderlich?

Nein; die Zollinhaltserklärungen ersetzen den Anmeldeschein.

Wie vielerlei Arten von Anmeldescheinen unterscheidet man nach ihrer Verwendung?

Vier Arten; solche für die Einfuhr (weißes Formular), für die Ausfuhr (grünes Formular), für die Durchfuhr (gelbes Formular) und für den Inlandsverkehr in Berührung mit dem Auslande (rotes Formular).

Wie viel beträgt die für die der Anmeldepflicht unterliegenden Waaren zu entrichtende statistische Gebühr?

Für verpackte Güter pro 500 kg 5 ₰, für unverpackte pro 1000 kg 5 ₰, für Wagenladungs-(Massen-)Güter pro 10000 kg 10 ₰, für lebende Tiere pro 5 Stück 5 ₰.

In welcher Weise wird diese statistische Gebühr erhoben?

Es werden dem Anmeldescheine Stempelmarken zu dem entsprechenden Werte aufgeklebt.

Liegt der annehmenden Expedition eine Prüfung hinsichtlich des Vorhandenseins und der vorschriftsmäßigen Ausfüllung des einer Sendung beizugebenden Anmeldescheins ob?

Ja, und ist zum Zeichen dafür, daß diese Prüfung geschehen, der Expeditionsstempel dem Anmeldescheine (in der Regel auf der einen Hälfte der Stempelmarke) aufzudrücken.

Welche Güter sind von der statistischen Gebühr befreit?

Die Waaren, welche 1. unter Zollcontrole versandt, 2. nach Niederlagen für unverzollte Gegenstände gebracht, 3. nach Entrichtung des Eingangszolles in freien Verkehr gesetzt, 4. zum Zwecke der Rückvergütung oder des Erlasses von Abgaben unter amtlicher Controle ausgeführt, 5. auf Grund direkter Begleitpapiere im freien Verkehr durch das deutsche Zollgebiet durchgeführt oder aus letzterem durch das Ausland nach dem Zollgebiete befördert werden, sowie 6. die Postsendungen.

In welcher Weise erfolgt die Anmeldung der anmeldepflichtigen Waaren bei der Anmeldestelle?

Nach Ankunft jedes Zuges übergibt die Güterexpedition oder aber der Packmeister des Zuges die den Frachtbriefen entnommenen Anmeldescheine der Anmeldestelle nebst der schriftlichen Erklärung, daß die betreffenden Scheine sämtliche mit dem Zuge eingegangenen anmeldepflichtigen Güter umfassen.

Verhältniß der Eisenbahnen zur Militärverwaltung.

Welche gesetzlichen Bestimmungen regeln das Verhältniß der Eisenbahnen zur Militärverwaltung?

„Das Gesetz über die Kriegsleistungen vom 13. Juni 1873", „Das Gesetz über die Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden vom 13. Februar 1875", sowie die „Militärtransportordnung für Eisenbahnen im Kriege" und die „Militärtransportordnung für Eisenbahnen im Frieden."

Wozu sind die Eisenbahnen für den Fall eines Krieges nach dem zuerst genannten Gesetze verpflichtet?

1. Zur Bereithaltung der für die Beförderung von Mannschaften und Pferden erforderlichen Ausrüstungsgegenstände der Eisenbahnwagen, wofür eine Vergütung nicht gezahlt wird,
2. zur Beförderung der bewaffneten Macht und der Kriegsbedürfnisse,
3. zur Hergabe ihres Personals und ihres zur Herstellung und zum Betriebe von Eisenbahnen dienlichen Materiales.

Für jene Beförderung und die Hergabe des Materiales erhalten die Eisenbahnen Vergütungen nach Maßgabe eines vom Bundesrate zu erstellenden Tarifes. (Die Vergütungsbeträge werden bis nach Eingang, Prüfung und Feststellung der Zahlungsberechnungen gestundet und mit 4 Procent von dem Ersten des auf den Eingang der letzteren folgenden Monates ab verzinst.)

Was gilt bezüglich des Verhältnisses der Eisenbahnverwaltungen gegenüber der Militärbehörde auf dem Kriegsschauplatze selbst?

Die Eisenbahnverwaltungen haben den Anordnungen der Militärbehörde bezüglich der Einrichtung, Fortführung, Einstellung und Wiederaufnahme des Betriebes Folge zu leisten.

Welche Verpflichtung legt das Gesetz über die Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden den Eisenbahnen auf?

Die Verpflichtung zur Beförderung der bewaffneten Macht und des Materiales des Landheeres und der Marine gegen Vergütung nach Maßgabe eines vom Bundesrate zu erstellenden Tarifes.

Welche Behörden sind zur Mitwirkung bei Ausführung der Friedens- und Kriegs-Militärtransportordnung berufen?

1. Das Königlich preußische Kriegsministerium, 2. der Chef des Generalstabes der Armee, 3. die Militär-Eisenbahnbehörden (d. h. die Eisenbahn-Abtheilung im Preußischen Großen Generalstabe und die Linienkommissionen), 4. die absendenden und empfangenden Militärbehörden und Truppenteile, sowie die Transportführer,

5. die Intendanturen. Jede Eisenbahnverwaltung bestellt für den regelmäßigen Geschäftsverkehr mit den Militär-Eisenbahnbehörden einen Bevollmächtigten für Militärangelegenheiten.

Was gilt für die Benutzung der Züge zu Militärtransporten auf Eisenbahnen im Friedensbetrieb?

Insofern die Einrichtung und Bestimmung der für den öffentlichen Verkehr bestehenden Züge sowie die Stärke und Beschaffenheit der Militärtransporte es gestattet, soll die Beförderung der letzteren mit den bezeichneten Zügen, andernfalls mit besonderen Militärzügen stattfinden. Unter diesen sind hervorzuheben: Militär-Extrazüge, Militär-Fakultativzüge und Militär-Lokalzüge. Erstere werden bei Gefahr im Verzuge (in Fällen öffentlicher Not u. dgl.) auf Verlangen der die Truppen entsendenden Militärbehörde gestellt; die Fakultativzüge werden innerhalb des Fahrplans für den öffentlichen Verkehr zur jederzeitigen freien Verfügung der Militär-Eisenbahnbehörden nach einem im Voraus von den beteiligten Verwaltungen zu vereinbarenden Fahrplane vorgesehen, wobei zu berücksichtigen ist, daß derselbe tunlichst selten Aenderungen unterworfen zu werden braucht, und daß auch der Anschluß durchgehender Militärzüge auf Nachbarbahnen ermöglicht wird. Die Fahrgeschwindigkeit der Militär-Fakultativzüge soll im allgemeinen einschließlich der kleinen Betriebsaufenthalte 375 m in der Minute nicht übersteigen.

Welche Bestimmungen sind bei der Wahl der Züge für Militärtransporte zu beachten?

In der Regel können befördert werden:

a. mit Personenzügen oder Güterzügen mit Personenbeförderung bezw. Eilgüterzügen des öffentlichen Verkehrs:
   Mannschaftstransporte unter 300 Mann,
   Pferdetransporte unter 60 Pferden und die als Eilgut aufgegebenen Sendungen — auch von Munitionsgegenständen, welche der Gefahrklasse nicht angehören —, Sprengstoffe der Gefahrklasse dagegen nur in dem Falle, wenn

dieselben zur Beseitigung von Eisstopfungen unter militärischer Begleitung nach dem Bestimmungsorte geschafft werden;

b. mit Güterzügen, Viehzügen und Güterzügen mit Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs:
Viehtransporte bis zu 15 Wagen,
Stück- und Wagenladungsgüter einschl. der der Gefahrklasse nicht angehörigen Munitionsgegenstände ebenfalls bis zu 15 Wagen,
Sendungen von Sprengstoffen der Gefahrklasse — in Güterzügen mit Personenbeförderung jedoch nur da, wo reine Güterzüge nicht gefahren werden — bis zu 4 Wagen,
Pferdetransporte bis zu 15 Wagen.

Mit Kurier- und Schnellzügen des öffentlichen Verkehrs sollen nur ausnahmsweise in besonders dringlichen Fällen Offiziere, Sanitätsoffiziere, Beamte und Mannschaften einzeln oder in geringerer Zahl befördert werden; insofern hierbei die zulässige Stärke des Zuges nicht überschritten wird, darf die Eisenbahnverwaltung die Beförderung nicht verweigern. Mit Militärzügen müssen auf Erfordern der Militärbehörden Militärtransporte aller Art befördert werden, welche die vorerwähnten Stärken übersteigen. Solche Transporte werden als „größere" bezeichnet. Für die „kleineren" Transporte sind Militärzüge nur bei Gefahr im Verzuge in Anspruch zu nehmen und zwar gegen eine Vergütung, welche mindestens nach dem Tarife für einen vollen Militär-Extrazug zu bemessen ist.

Was gilt in Betreff der Anmeldung von Militärtransporten?

Die Anmeldung „größerer" Transporte erfolgt an die Militär-Eisenbahnbehörde; kleinere Transporte werden seitens der absendenden Militärstelle bei der zuständigen Bahnverwaltung unter der Adresse des Militärbevollmächtigten angemeldet. Die an die Militär-Eisenbahnbehörde gelangenden Anmeldungen müssen in der Regel mindestens 3 Wochen vor dem Tage der Abfahrt mit den Bahnverwaltungen endgültig geregelt sein. Die unmittelbare An-

meldung von Transporten bei letzteren seitens der absendenden Militärstelle soll, wenn angängig, mindestens 3 bis 4 Tage vor der Abfahrt stattfinden. Mannschaftstransporte unter 30 Mann können sich zu allen für ihre Beförderung gestatteten Zügen im allgemeinen durch Vorlegen des „Militärfahrscheines" spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges selbst anmelden, bei starkem Verkehr und an kleinen Stationen ist indes auch für diese kleinen Transporte eine frühere Anmeldung nötig.

Womit muß jeder Militärtransport, für welchen Beförderung auf Grund der Militärtransportordnung beansprucht wird, versehen sein?

Mit einem Ausweise für die Fahrt, welcher für die gesamte Strecke von der Anfangs- bis zur Endstation, unabhängig von der Zahl der an der Beförderung beteiligten Eisenbahnverwaltungen, gilt. — Militärgut ohne Begleiter wird mit Frachtbrief aufgegeben, während alle anderen Militärtransporte mit einem Militär-Fahrscheine versehen werden. Letzterer besteht aus 3 Teilen. Abschnitt 1 (Anerkenntnis für die Eisenbahnverwaltung) verbleibt in Händen der Anfangsstation, Abschnitt 2 (Anerkenntnis für die Militärverwaltung) dient als Fahrbillet und ist nach beendigter Fahrt von dem Militärtransportführer an dessen Truppenteil abzugeben. Der Controlzettel zu Abschnitt 1 bleibt bis zum Ziele der Fahrt an Abschnitt 2, wird alsdann vom Zugbeamten abgetrennt und der Verkehrscontrole eingesandt. Abschnitt 1 und 2 und Controlzettel sind von der Abgangsstation, Abschnitt 2 von der Ankunftsstation abzustempeln.

Welche Verpflichtungen haben die Eisenbahnverwaltungen nach erfolgter Anmeldung eines Militärtransportes in Bezug auf Gestellung der Beförderungsmittel, Ladeeinrichtungen und Vorkehrungen zur Verpflegung sowie zur Befriedigung der Bedürfnisse?

Die Bahnverwaltung ist verpflichtet, alles zur genauen Ausführung der Fahrt Erforderliche rechtzeitig zu veranlassen. Bei Militärzügen sollen die Wagen grundsätzlich von der Anfangs- bis zur Zielstation durchgehen, wenn nicht außergewöhnliche Umstände

ein Umsteigen der Mannschaften bedingen. Die Personenwagen I. und II. Klasse sind für Offiziere und für Personen gleichen Ranges bestimmt, für die Mannschaften dagegen die Wagen III. Klasse und in Ermangelung solcher ausgerüstete Güterwagen. Für Beleuchtung und Heizung der Wagen gelten die Vorschriften des gewöhnlichen Verkehrs. — Sofern nicht die Aufwendung erheblicher Kosten erforderlich wird, hat die Bahnverwaltung nicht nur für rechtzeitige Bereitstellung der schon vorhandenen Ladeeinrichtungen, sondern auch für Herstellung von vorübergehenden Ergänzungsbauten (z. B. aus Schienen und Schwellen) auf den Abgangs- und Zielstationen zu sorgen. Ladestellen für zusammengehörige Transporte sind möglichst zusammenhängend anzuweisen. — Die für den öffentlichen Verkehr vorhandenen Einrichtungen zur Verpflegung und zur Befriedigung der Bedürfnisse auf den Stationen dienen auch den Militärtransporten. Auf den Verpflegungs- und Tränkstationen ist für Bereitstellung des nötigen Wassers nebst erforderlichen Trink- und Tränkgefäßen zu sorgen.

Wie sind Offiziere und Mannschaften in den Wagen der verschiedenen Gattungen unterzubringen bezw. welcher Raum ist hierbei mindestens zu gewähren?

Für je 3 Offiziere, sowie für 3 sitzende Kranke oder für 4 feldmarschmäßig ausgerüstete Mannschaften oder für 5 Mann ohne Feldausrüstung:

a. in Wagen nach dem Kupeesystem je eine ganze Querbank von mindestens 2,2 m Länge,
b. in Wagen nach dem Durchgangssystem je eine durch den Durchgang getrennte Querbank, sofern dieselbe im öffentlichen Verkehr für 5 Personen bestimmt ist.

Bei Wagen nach dem Durchgangssystem, deren durch einen Durchgang getrennte Querbank für weniger als 5 Sitzplätze bestimmt ist, bei Wagen mit in der Längsrichtung angebrachten Sitzbänken sowie bei ausgerüsteten Personenwagen IV. Klasse und Güterwagen ist für jeden Offizier eine Sitzbanklänge von mindestens 0,73 m, für jeden Mann mit Feldausrüstung eine solche von

mindestens 0,55 m und für jeden Mann ohne Feldausrüstung eine solche von mindestens 0,44 m zu rechnen.

Welche Bestimmungen gelten noch im Allgemeinen für die Verladung und Ausladung von Militärtransporten?

Die Ladezeit eines Transportes soll nach Maßgabe der Zusammensetzung und Stärke desselben einerseits und der Beschaffenheit und Zahl der benutzbaren Ladeeinrichtungen andererseits möglichst kurz bemessen werden. In der Regel soll ein Militärzug mit Fußtruppen innerhalb einer Stunde, mit Kavallerie oder Feldartillerie innerhalb zwei Stunden, mit Trains und Kolonnen innerhalb drei Stunden verladen werden können. Das Heranschaffen der Eisenbahnwagen an die Ladestellen ist Sache der Bahnverwaltung; Fahrzeuge, Pferde, Sättel, Gepäck ꝛc. werden seitens des absendenden Truppenteils unter Mitwirkung des Bahnpersonals verladen. — Auf den Ausladestationen und den einzelnen Ausladestellen sollen Anhäufungen vermieden werden, auch haben die Militär-Eisenbahnbehörden und die Bahnverwaltungen sowie die Transportführer nach Möglichkeit dafür zu sorgen, daß der glatte und rasche Verlauf der Ausladungen gesichert wird. Während die mit Zügen des öffentlichen Verkehrs beförderten Transporte an den gewöhnlichen Perrons, Laderampen und Bühnen oder an Hülfsrampen aussteigen bezw. ausgeladen werden, sollen Militärzüge auf Stationen verwiesen werden, deren Gleisentwickelung die Aufnahme eines solchen Zuges, geschlossen oder geteilt, gestattet.

Welche Meldungen hat der Stationsvorsteher zu erstatten, wenn bei Militärzügen Verspätungen oder Unfälle eine erhebliche Störung der angesetzten Fahrt voraussehen lassen?

Außer der vorgesetzten Dienststelle ist die zuständige Linienkommission ohne Verzug zu benachrichtigen.

Was hat man unter Militärgut zu verstehen und was gilt von dessen Beförderung im allgemeinen?

Unter Militärgut sind alle im Eigentum oder Besitz der Militärverwaltung befindlichen Kriegsbedürfnisse zu verstehen, welche

durch die Versendung aus diesem Verhältnisse nicht ausscheiden; dasselbe wird nach Maßgabe des Betriebs-Reglements befördert. — Die absendenden Militärbehörden können Einzelsendungen und Wagenladungen mit oder ohne Begleitung aufgeben; sie müssen aber Militärzüge, Sprengstoffe der Gefahrklasse in Packgefäßen oder in Fahrzeugen bei mehr als einer Wagenladung, sowie Pferde- und Viehtransporte stets mit Begleitung versehen. Letztere hat die Aufgabe, zur Beschleunigung beim Verladen und bei Ablieferung des Militärgutes, sowie zur Überwachung und Sicherung während der Beförderung mitzuwirken, auch bei Störung der Fahrt die Sorge für das Militärgut zu übernehmen. Wenn die absendende Militärverwaltung verlangen sollte, daß die mit Fahrzeugen, Pferden oder Vieh beladenen Wagen unter unmittelbarer Aufsicht des Begleiters bleiben, so ist die Bahnverwaltung zur Erfüllung dieser Forderung verpflichtet, trägt jedoch auch keine Verantwortung für den Inhalt des betreffenden Wagens.

Welche allgemeinen Vorschriften gelten für die Beförderung von Sprengstoffen und Munitionsstoffen?

Sprengstoffe und Munitionsstoffe werden — abgesehen von einigen besonderen Vorschriften — im allgemeinen nach den einschlägigen Bestimmungen des Betriebs-Reglements befördert. Die bezeichneten Gegenstände müssen bei der Aufgabe zur Beförderung den bei der bewaffneten Macht sonst geltenden Bestimmungen entsprechend in Taschen oder Tornistern der Mannschaften, in Kriegsfahrzeugen oder in Packgefäßen verpackt sein. Bei der Anmeldung der Mannschaften zur Beförderung schließt die Angabe „mit Munition" alle für deren Ausrüstung vorgeschriebenen Arten von Sprengstoffen und Munitionsgegenständen ein. Mannschaften mit dieser Ausrüstung können auch Personenzüge des öffentlichen Verkehrs benutzen und sollen — soweit es angeht — in ihnen allein anzuweisenden Wagenräumen zusammen befördert werden. Auch bei der Anmeldung von Kriegsfahrzeugen schließt die Angabe „mit Munition" die in dieselben verladenen Sprengstoffe und Munitionsgegenstände ein;

die gefüllten Fahrzeuge müssen sorgfältig verschlossen sein. Offene, mit gefüllten Fahrzeugen beladene Eisenbahnfahrzeuge werden mit je einem Mann militärischer Wache oder in Ermangelung militärischer Begleitung mit Schutzdecken versehen. Schwarze Flaggen mit weißem P sind nicht anzubringen. Strohunterlagen, Futter, überhaupt alle leicht feuerfangenden Gegenstände sind von solchen, mit gefüllten Fahrzeugen beladenen offenen Wagen, welche mit feuersicheren Decken nicht bedeckt sind, zu entfernen.

Militärtarif für Eisenbahnen.

Nr.	Bezeichnung der Transporte.	Für das Kilometer ₰
	A. Für Militär- und Marinetransporte.	
	I. Offiziere, Sanitätsoffiziere, Beamte und Mannschaften sowie Heergefolge.	
1.	Im geschlossenen Truppen- oder Marineteil, Kommando, Ersatz-, Reserve-, Gefangenentransport, einzeln kommandirt, einberufen oder entlassen:	
	a. Offiziere und Personen in gleichem Range oder gleicher Stellung (einschließlich der offizierdienstthuenden Unteroffiziere und der mit Wahrnehmung von Assistenzarztstellen betrauten Unterärzte), für den Kopf.....	5
	b. Feldwebel und Personen in gleichem und niederem Range, für den Kopf.....	1,5
2.	Sitzend zu befördernde Kranke:	
	a. Offiziere und Personen in gleichem Range oder gleicher Stellung (einschließlich der offizierdienstthuenden Unteroffiziere und der mit Wahrneh-	

Nr.	Bezeichnung der Transporte.	Für das Kilometer ₰
	mung von Assistenzarztstellen betrauten Unterärzte), für den Kopf	5
	b. Feldwebel und Personen in gleichem und niederem Range, für den Kopf	2
3.	Liegend in Güter- oder Personenwagen zu befördernde Kranke, nebst Begleitpersonal:	
	a. für den 2achsigen Wagen	40
	b. für den 3- und 4achsigen Wagen	60
	(Sanitätszüge s. Nr. 19.)	
4.	a. Gendarmen bei ihrer Entlassung, Zöglinge der Kadettenanstalten und der Unteroffizier-Vorbildungsanstalten, sowie Studierende der militärärztlichen Bildungsanstalten, für die Reisen zum Eintritt oder bei Versetzung in eine andere Anstalt und beim Ausscheiden bis zum neuen Bestimmungsorte,	
	b. zur Ablegung der Portepeefähnrichs-Prüfung vor der Ober-Militär-Examinationskommission einberufene Personen für die Hin- und Rückreise, für den Kopf	1,5
5.	Gepäckbeförderung:	
	a. die Sätze des Tarifs enthalten zugleich die Entschädigung für die Beförderung	
	1. des etatsmäßigen beziehungsweise Seegepäcks der Offiziere, der Personen in gleichem Range oder gleicher Stellung und der Deckoffiziere, sowie der Kleidersäcke der Marinemannschaften;	

Nr.	Bezeichnung der Transporte.	Für das Kilometer ₰
	bei Transporten in der Stärke von mehr als 90 Köpfen in vollem Umfange, im Übrigen bis zur Höhe von je 25 kg;	
	2. der Waffen und der Ausrüstung, welche die unter I genannten Mannschaften auf dem Marsche mit sich führen, sowie des Handgepäcks derselben;	
	3. des Gepäcks der Feldwebel und der Personen in gleichem oder niederem Range bei ihrer Einberufung und Entlassung, sowie des Gepäcks der zu Nr. 4 genannten Personen in den dort angegebenen Fällen bis zur Höhe von je 25 kg.	
	Die Überfracht ist nach dem Satze von.. für 1000 kg zu berechnen.	50
	Zu I.	
	a. Die Sätze zu I finden Anwendung auch bei der Beförderung fremdherrlicher Offiziere und deren Diener.	
	b. Wird in Ausnahmefällen die Beförderung von Personen der zu 1 b und 2 b aufgeführten Rangstufe in der ersten oder zweiten Wagenklasse verlangt, so werden die Sätze für Offiziere vergütet.	
	c. Von den Civilbehörden abzuliefernde Fahnenflüchtige und unsichere Dienstpflichtige werden gegen den von dem Transportführer vorzuzeigenden Transportzettel und gegen sofortige	

Nr.	Bezeichnung der Transporte.	Für das Kilometer ₰
	Bezahlung der Fahrgebühren zu den unter 1 b angegebenen Sätzen befördert. d. Mannschaften vom Feldwebel abwärts, Gendarmen, Büchsenmacher, Waffenmeister und Regimentssattler, Zöglinge der Kadettenanstalten und der Unteroffizier-Vorbildungsanstalten, Studierende der militärärztlichen Bildungsanstalten, Zöglinge der Militär-Waisenhäuser, Knaben- und Mädchen-Erziehungsanstalten und deren Zweiganstalten, sowie Schiffsjungen werden bei Urlaubsreisen auf Vorzeigung des Urlaubspasses, Rekruten und andere einberufene Mannschaften des Beurlaubtenstandes und der Ersatzreserven, sowie Schiffsjungen bei Reisen nach dem Gestellungsorte, Invaliden, inaktive Mannschaften und Mannschaften des Beurlaubtenstandes bei Einberufung zu ärztlichen Untersuchungen und zurück, auf Vorzeigung eines darauf bezüglichen Ausweises und gegen sofortige Entrichtung der Fahrgebühr nach dem Satze Nr. 1 b in der dritten Wagenklasse befördert. Auch wird denselben ein Gepäckfreigewicht von 25 kg gewährt. Für das Mehrgewicht ist die Gepäckfracht des allgemeinen Verkehrs zu entrichten. e. Zöglinge der Militär-Waisenhäuser, Knaben- und Mädchen-Erziehungsanstalten und deren Zweiganstalten fahren auf Grund entsprechen-	

Nr.	Bezeichnung der Transporte.	Für das Kilometer ₰
	den Ausweises bei der Aufnahme, bei Versetzung in eine andere Anstalt, sowie beim Ausscheiden nach dem neuen Bestimmungsorte auf den Reichs- und Staatseisenbahnen, sowie auf den unter Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen kostenfrei in der dritten Wagenklasse. Auch wird denselben ein Gepäckfreigewicht von 25 kg gewährt. Für das Mehrgewicht ist die Gepäckfracht des allgemeinen Verkehrs zu entrichten. Dasselbe gilt auf den übrigen deutschen Privateisenbahnen, für welche die Verpflichtung zur Gewährung einer gleichen Vergünstigung bereits besteht, oder von der betreffenden Verwaltung übernommen wird.	
f.	Allen im Dienst der freiwilligen Krankenpflege stehenden und für deren Zwecke reisenden Personen wird auf Grund von besonderen Ausweiskarten des Kaiserlichen Kommissars und Militär-Inspekteurs der freiwilligen Krankenpflege für den betreffenden Zweck im Kriege freie Fahrt auf allen Bahnen in der zweiten oder dritten Wagenklasse — je nach den Betriebsverhältnissen und nach der in der Ausweiskarte angegebenen Bestimmung des Kaiserlichen Kommissars — gewährt. Ebenso wird freie Fahrt für die Diener und Pferde der besonderen Delegierten des Kaiserlichen Kom-	

Nr.	Bezeichnung der Transporte.	Für das Kilometer ₰
	missars innerhalb der auf der Ausweiskarte genannten Zahl gewährt.	
	g. Angehörige der freiwilligen Krankenpflege, welche militärischen Behörden, Truppen, Lazarethen oder Kommandos zur Ausübung ihres Dienstes zugetheilt sind und mit diesen oder auf deren Anordnung reisen, werden im Kriege als zum Heergefolge gehörig auf Grund von Militärfahrscheinen für Rechnung der Militärverwaltung zu den Sätzen des Militärtarifs befördert.	
	II. Pferde und Schlachtvieh.	
6.	Für 1 Pferd	13
	„ 2 Pferde, jedes Stück	10
	„ 3 Pferde, jedes Stück	8
	„ 4 Pferde und darüber, für das Stück	6
7.	Schlachtvieh in Wagenladungen, für den Wagen .. Außerdem eine Abfertigungsgebühr von 6 ℳ für den Wagen.	33
8.	Für Desinfektion der Wagen (Gesetz vom 25. Febr. 1876) wird 1 ℳ für den Wagen vergütet.	
	Zu II.	
	a. Die Sätze zu Nr. 6 finden bei Beförderung von etatsmäßigen Pferden der Offiziere im Dienst immer Anwendung und bei der Beförderung der etwa vorhandenen überetatsmäßigen Pferde, wenn deren Beförderung aus dienstlichen Rücksichten geboten ist.	

Nr.	Bezeichnung der Transporte.	Für das Kilometer ₰
	b. Die Sätze zu Nr. 6 finden ferner Anwendung auf die Beförderung der von Offizieren, Sanitätsoffizieren und Beamten des Friedensstandes außerhalb der Garnison beschafften etatsmäßigen Pferde nach der Garnison, desgleichen bei der Mobilmachung sowie bei der Einberufung im Frieden auf die Beförderung der etatsmäßigen Pferde der Offiziere, Sanitätsoffiziere und Beamten des Beurlaubtenstandes nach dem Einberufungsorte und auf die Rückbeförderung nach dem Wohnorte. c. Die für die Beförderung von 2 Pferden und darüber ausgeworfenen Sätze werden auch dann erhoben, wenn eine spätere Zustellung von Pferden zu bereits aufgegebenen erfolgt. d. Sättel, Geschirr und Gepäck der zu transportierenden Pferde, das während des Transportes erforderliche Futter, sowie die nötigen Futter- und Tränkgeräte sind frachtfrei zu befördern. e. Erfolgt die Beförderung von Pferden auf Verlangen in besonders eingerichteten Stallungswagen, so kommen die betreffenden Bestimmungen des gewöhnlichen Verkehrs zur Anwendung. f. Wird im Frieden die Beförderung von Pferden und Schlachtvieh in einem für die Viehbeförderung nicht bestimmten Zuge des öffent-	

Nr.	Bezeichnung der Transporte.	Für das Kilometer ₰
	lichen Verkehrs verlangt und gestattet, so kommen die Sätze unter Nr. 6 und 7 (einschließlich der Abfertigungsgebühr) mit einem Zuschlage von 50 Prozent zur Erhebung.	
	III. Fahrzeuge.	
9.	Marschmäßig ausgerüstete Geschütze und Fahrzeuge eines gleichzeitig zu befördernden Truppenteils, sowie der Kolonnen, Trains und Verwaltungsbehörden der Feldarmee im Kriege:	
	a. zweirädrige Fahrzeuge, für das Stück	15
	b. vierrädrige Fahrzeuge, für das Stück	24
	c. die Beförderung nur eines Fahrzeuges.....	30
10.	Zweirädrige Fahrzeuge, auch einzeln zur Versendung kommende Vorder- oder Hinterwagen (auch einzelne fahrbare Protzen oder Lafetten), sowie Handkarren, ganz oder in ihre Einzelteile auseinandergenommen, für 1000 kg.....	15
	Außerdem eine Abfertigungsgebühr von 1,50 ℳ für 1000 kg.	
11.	Vierrädrige Fahrzeuge, auch solche Geschütze, ganz oder in ihre Einzelteile auseinandergenommen, werden zu den Sätzen für Stückgut (Nr. 13) abgefertigt, unter Berechnung der Fracht für mindestens 1000 kg für jeden verwendeten Wagen und jede Sendung.	
	Zu 10 und 11.	
	Stellt sich die Wagenladungsfracht (Nr. 12) billiger, so wird die letztere berechnet.	

Nr.	Bezeichnung der Transporte.	Für das Kilometer ₰
	IV. Militärgut.	
	1. Wagenladungen.	
12.	a. Für einen Wagen bis zu 6000 kg Befrachtung	25
	b. Für einen Wagen von mehr als 6000 kg Befrachtung	35
	Außerdem in beiden Fällen eine Abfertigungsgebühr von 6 ℳ für den Wagen.	
	Zu 12.	
	a. Bei Sendungen von Sprengstoffen der Gefahrklasse in Packgefäßen und von mehr als 1000 kg Gewicht wird die Fracht mindestens für eine Wagenladung berechnet.	
	Müssen bei Sendungen von Sprengstoffen Schutzwagen eingestellt werden (Betriebs-Reglement Anlage D 16), so ist die Vergütung stets für zwei Schutzwagen nach dem Satze Nr. 16 zu entrichten. Diese Vergütung fällt jedoch dann fort, wenn die sämmtlichen erforderlichen Schutzwagen mit anderen Militärtransporten besetzt werden.	
	Für die in Schutzwagen beförderten Militärtransporte sind die Beförderungsgebühren nach den sonstigen Sätzen dieses Tarifs zu entrichten.	
	b. Für Wagenladungen bis zu 6000 kg können Wagen von mehr als 6000 kg Tragfähigkeit und für Wagenladungen von mehr als 6000 kg können Wagen von mehr als 10000 kg Tragfähigkeit nicht beansprucht werden.	

Nr.	Bezeichnung der Transporte.	Für das Kilometer ₰
	Werden für besondere Zwecke Wagen von mehr als 10000 kg Tragfähigkeit verlangt und gestellt, so ist die Fracht für das Mehrgewicht der Ladung für je angefangene 1000 kg nach dem Satze von 3,5 ₰ für 1000 kg und ein Kilometer zu berechnen.	
	c. Für die Darleihung von Decken seitens der Eisenbahnen wird im Kriege eine besondere Gebühr nicht berechnet. Im Frieden ist für je angefangene 200 Kilometer eine Deckenmiete von 2 ℳ für die Decke zu entrichten. Werden zur Beförderung von Gütern, welche nach den allgemeinen Tarifvorschriften bedeckt zu befördern sind, ohne Antrag der Militärverwaltung anstatt bedeckt gebauter Wagen offene Wagen mit Decken verwendet, so wird Deckenmiete nicht erhoben. Die von der Militärverwaltung hergegebenen eigenen Decken werden frachtfrei an die Versandstation zurückbefördert. Im Übrigen gelten bezüglich der Befugniß der Eisenbahnen zur Beförderung von Gütern in unbedeckten Wagen, sowie hinsichtlich der Darleihung von Decken seitens der Eisenbahnverwaltung und der Hergabe eigener Decken seitens der Militärverwaltung die Bestimmungen des allgemeinen Güterverkehrs.	

Nr.	Bezeichnung der Transporte.	Für das Kilometer ₰
	2. Stückgut.	
13.	Für 1000 kg	10
	Außerdem eine Abfertigungsgebühr von 1,50 ℳ für 1000 kg.	
	Zu 13.	
	a. Sprengstoffe der Gefahrklasse in Packgefäßen werden als Stückgut nur im Gewicht von höchstens 1000 kg befördert; bei Sendungen von weniger als 300 kg ist die Fracht für 300 kg zu entrichten.	
	b. Für gebrauchte Emballagen (Kisten, Körbe, Fässer, Säcke, Haardecken, einschließlich aller zur Verpackung von Pulver, Pulvermuniton, Geschossen und Zündungen dienenden Packgefäße) kommen die vorstehenden Frachtsätze (nebst Abfertigungsgebühr) nach dem halben, wirklichen Gewicht, jedoch für mindestens 20 kg zur Berechnung.	
	3. Eilgut.	
14.	Für 1000 kg	18
	Außerdem eine Abfertigungsgebühr von 2 ℳ für 1000 kg.	
	Zu 14.	
	Wagenladungen werden als Eilgut nicht befördert.	

Nr.	Bezeichnung der Transporte.	Für das Kilometer ₰
	Zu IV. a. Ob Militärgut in Wagenladungen oder als Stückgut oder als Eilgut aufzugeben ist, unterliegt lediglich der Beurteilung der absendenden Militärbehörde. b. Frachtsätze, welche mit der Bezeichnung: „für die freiwillige Krankenpflege" an die Sammelstellen der Lokal- und Provinzialkomitees oder an die Abnahmestellen der Militärverwaltung gerichtet sind, werden im Kriege auf allen Bahnen frachtfrei befördert. Von den Abnahmestellen der Militärverwaltung gehen diese Gaben für deren Rechnung als Militärgut.	
	V. Extrazüge und Schutzwagen.	
15.	Für Militär-Extrazüge, auf Erfordern der Militärbehörden gestellt, wird die nach den Sätzen Nr. 1 bis 13 und 16, 17, 18 berechnete Vergütung entrichtet, mindestens jedoch ..... und für den Zug mindestens 90 ℳ.	400
16.	Schutzwagen, welche gemäß Betriebs-Reglement, Anlage D I 6 vor und hinter Wagen mit Sprengstoffen einzustellen und nach Anmerkung a zu Nr. 12 zu berechnen sind, sowie Sperrwagen, welche zwischen andere Wagen im Interesse der Betriebssicherheit leer eingestellt werden müssen, für den Wagen	20

Nr.	Bezeichnung der Transporte.	Für das Kilometer ₰
	VI. Beförderung von Lokomotiven, Tendern, Eisenbahnwagen aller Art, welche der Militär- oder Marineverwaltung eigentümlich oder durch Erbeutung oder mietweise angehören. (Im Kriege.)	
17.	Lokomotiven und Tender auf eigenen Rädern oder Trucks, für 1000 kg.....	2,7
18.	Personen-, bedeckte oder offene Güterwagen und alle anderen zum Transport dienenden Eisenbahnwagen:	
	a. unbeladen, für den Wagen.....	10
	b. beladen, für den Wagen	20
19.	Sanitätszüge, für den Wagen.....	15
	VII. Entschädigung für Bewegung leerer Wagen der Eisenbahnverwaltungen.	
20.	Für jeden zum Zweck von Militärtransporten auf schriftliche oder telegraphische Anordnung einer Militär-Eisenbahnbehörde über eine von den betreffenden Militärtransporten nicht berührte Bahnstrecke leer zu führenden Wagen, bei der Heranziehung aus dem Bereiche einer anderen Verwaltung, bei der Rücksendnng an die Eigentümerin und bei der Ablenkung von Militärzügen	5
	VIII. Allgemeine Bestimmungen.	
	1. Die Abfertigungsgebühren werden je nur einmal berechnet. Nebenkosten irgend welcher	

Nr.	Bezeichnung der Transporte.	Für das Kilometer ₰
	Art, für welche in diesem Tarif und in den sonstigen Vorschriften über die Beförderung der bewaffneten Macht eine besondere Vergütung nicht vorgesehen ist, dürfen von den Eisenbahnverwaltungen nicht in Rechnung gestellt werden. Baare Auslagen der Eisenbahnen (Betriebs-Reglement § 52 Abs. 1) sind zu ersetzen.	
	2. Soweit die Fracht nach dem Gewicht berechnet wird, sind Sendungen unter 20 kg für 20 kg und das darüber hinausgehende Gewicht mit 10 kg steigend so zu berechnen, daß je angefangene 10 kg für voll gelten. Bei der Berechnung der Gepäckfracht (Nr. 5) beträgt das Mindestgewicht 10 kg. Ausnahmen bei Fahrzeugen siehe Nr. 11, bei Sprengstoffen siehe Anmerkung a zu Nr. 12 und Anmerkung a zu Nr. 13, bei Wagenladungen von mehr als 10000 kg siehe Anmerkung b zu Nr. 12. Die Entfernungen werden stets auf volle Kilometer aufwärts abgerundet. Die zu erhebenden Fahr- und Frachtgebühren werden in den einzelnen Positionen auf volle zehntel Mark abgerundet, so daß Beträge unter 5 Pfennig gar nicht, von 5 Pfennig ab aber für eine zehntel Mark gerechnet werden.	

Nr.	Bezeichnung der Transporte.	Für das Kilometer ℳ
	B. Für leihweise Hergabe von Betriebsmaterial. (Im Kriege.)	Auf den Tag
1.	Für 3- und 4fach gekuppelte Lokomotiven für das Stück	45
	„ 2fach gekuppelte Lokomotiven .... „ „ „	37,50
	„ leichtere und Tendermaschinen.... „ „ „	30
2.	Für Personenwagen aller Klassen .... „ „ „	6
3.	Für Gepäckwagen ..... „ „ „	3
4.	Für bedeckte Güterwagen..... „ „ „	2,50
5.	Für offene Güterwagen mit wasserdichten Schutzdecken u. Verschnürungsmaterial „ „ „	2
6.	Für offene Güterwagen ohne Schutzdecken sowie für alle sonstigen unter Nr. 2 bis 5 nicht aufgeführten, zum Transport dienenden Eisenbahnwagen.... „ „ „	1,50

Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements.

Welchen Stoff behandelt im Wesentlichen das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands?

Die Betriebs-Ordnung, welche für den Betrieb dieser Bahnen maßgebend ist.

Auf welchen Bahnen findet das Bahnpolizei-Reglement Anwendung?

Auf allen Bahnen Deutschlands mit Ausnahme der schmalspurigen und derjenigen, bei welchen vermöge ihrer untergeordneten Bedeutung von der zuständigen Landesbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes eine Abweichung für zulässig erkannt wird.

Von wem wurde das Bahnpolizei-Reglement beschlossen und erlassen?

Vom Bundesrat des Deutschen Reiches.

Welche Eigenschaft des Eisenbahnbetriebes wird durch die Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements vorzugsweise angestrebt?

Die größtmögliche Sicherheit des Betriebes.

Welche Gegenstände behandelt das Bahnpolizei-Reglement in seinen einzelnen Abschnitten?

I. Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn.
II. Einrichtung und Zustand der Betriebsmittel.
III. Einrichtungen und Maßregeln für die Handhabung des Betriebes.
IV. Bestimmungen für das Publikum.
V. Bahnpolizei-Beamte.
VI. Beaufsichtigung.

Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn.

In welchem baulichen Zustande soll die Bahn fortwährend gehalten werden?

In einem solchen Zustande, daß dieselbe ohne Gefahr und, mit Ausnahme der in Reparatur befindlichen Strecken, mit der zulässigen größten Geschwindigkeit befahren werden kann.

Was hat mit Strecken zu geschehen, welche mit dieser Geschwindigkeit nicht befahren werden dürfen?

Dieselben sind durch bestimmte, vom Zuge aus sichtbare Signale (Korbscheiben, Stocklaternen mit grünem Licht) zu bezeichnen.

Wodurch wird die für Ausführung des Betriebes auf den Bahnhöfen erforderliche Sicherheit herbeigeführt?

Dadurch, daß die Bahnhöfe durch Signale (Abschlußtelegraphen) geschlossen gehalten und nur für die Einfahrt der Züge geöffnet werden.

Was hat mit Strecken zu geschehen, welche wegen Reparaturen, geöffneter Drehbrücken ꝛc. unfahrbar sind?

Dieselben müssen in genügender Entfernung von den betreffenden Stellen und während der ganzen Dauer der Unfahrbarkeit, auch wenn kein Zug erwartet wird, durch Signale abgeschlossen werden.

Wie ist in der Regel zu verfahren, wenn Reparaturarbeiten vorgenommen werden und diese den Betrieb unterbrechen oder denselben gefährden können?

Vor Beginn sind die beiden Nachbarstationen zu ihrer gegenseitigen Verständigung zu benachrichtigen und die Bahnwärter von der Lage der Arbeitsstelle in Kenntniß zu setzen. Die Gleisstelle ist für beide Richtungen, auch wenn die Strecke doppelgleisig, durch Haltesignale abzusperren, welch' letztere in roten Flaggen zur Tageszeit und in roten Stocklaternen zur Nachtzeit bestehen und im allgemeinen in beiden Richtungen 600 Meter, bei starken Neigungen aber 1000 Meter von der unfahrbaren Stelle entfernt angebracht werden. Vor jedem Haltesignal können auf dem betreffenden Gleise noch Knallkapseln angebracht werden. Bei den Haltesignalen wird ein Mann postirt, welcher bei Annäherung eines Zuges ꝛc. die rote Flagge oder Laterne hin und her schwingt. Dasselbe geschieht an der Reparaturstelle selbst.

Die den Haltesignalen zunächst stehenden Bahnwärter haben bei Annäherung eines Zuges ꝛc. das „Langsamfahrsignal" zu geben. Im Übrigen sollen Reparaturarbeiten tunlichst auf solche Zeiten verlegt werden, in denen der Betrieb am wenigsten gestört wird.

Wann und wo werden außer den gewöhnlichen Haltesignalen auch Knallsignale angebracht?

Auf freier Strecke, wenn ein Gleis durch natürliche Einflüsse, durch Reparaturen, Unfälle ꝛc. unfahrbar geworden, sowie vor dem Bahnhofs-Abschlußtelegraphen, wenn bei ungünstiger Witterung die optischen Haltesignale von den Zügen aus nicht deutlich wahrgenommen werden können. Es werden in der Regel 600—1000 Meter von der unfahrbaren Stelle in jeder

Richtung zwei Knallpatronen auf der rechts- oder linksseitigen Schiene angebracht.

In welcher Breite sind sämmtliche Gleise, auf denen sich Züge bewegen, freizuhalten?

In einer solchen Breite, daß das in der Anlage zum Bahnpolizei-Reglement verzeichnete Normalprofil des lichten Raumes vorhanden ist. Die bis zu 50 mm über Schienenoberkante hervortretenden unbeweglichen Gegenstände müssen außerhalb des Gleises im allgemeinen mindestens 150 mm von der Innenkante des Schienenkopfes entfernt bleiben; bei unveränderlichem Abstande derselben von der Fahrschiene darf dies Maß auf 135 mm eingeschränkt werden. Innerhalb des Gleises muß ihr Abstand von der Innenkante des Schienenkopfes mindestens 67 mm betragen, der jedoch bei Zwangsschienen allmählig bis auf 41 mm eingeschränkt werden kann. In gekrümmten Strecken mit Spurerweiterung muß der Abstand um die Größe der letzteren erhöht werden.

Für welche Gleise kann eine Einschränkung des Normalprofils zugelassen werden?

Für Ladegleise, welche von durchgehenden Zügen nicht befahren werden.

Welche Vorschriften gelten für die Sicherung der Weichen?

Weichen, welche außerhalb der Bahnhöfe und Haltestellen liegen und nicht für gewöhnlich verschlossen gehalten werden, sind durch Signale zu decken. Werden sie verschlossen gehalten, so muß mindestens ihre Stellung durch geeignete Signale kenntlich gemacht sein. Die Stellvorrichtung der ersten am Eingange einer Station liegenden Weiche, welche von ankommenden Zügen gegen die Zungenspitze befahren wird, muß mit der Vorrichtung zum Stellen der Signale am Abschlußtelegraphen in einer derartigen gegenseitigen Abhängigkeit stehen, daß das Fahrsignal an letzterem nur gegeben werden kann, nachdem diese Weiche für den vorgeschriebenen Weg gestellt ist, und daß die Weiche nicht umgestellt werden kann, so das Fahrsignal steht.

Alle übrigen in den Hauptgleisen der Stationen liegenden Weichen, welche nicht mit den optischen Fahrsignalen in gegenseitigem Abhängigkeitsverhältniß stehen, müssen mit besonderen Signalen verbunden sein, welche die jedesmalige Stellung der Weichen kenntlich machen.

In welcher Weise sind bewegliche Brücken zu sichern?

Bewegliche Brücken sind nach beiden Richtungen durch Signale abzuschließen, welche mit der Verriegelungs-Vorrichtung der Brücke dergestalt in gegenseitiger Abhängigkeit stehen, daß das Fahrsignal nur bei genauer und völlig sicherer Feststellung der Brücke erscheinen kann.

Was gilt von der Anbringung der Schiebebühnen und Drehscheiben in den Hauptgleisen?

Schiebebühnen mit versenkten Gleisen sind in den Hauptgleisen gar nicht, Drehscheiben nur in besonderen Fällen zulässig.

Wie soll die Kreuzung zweier Bahnen außerhalb der Stationen tunlichst ausgeführt werden?

Durch Überbrückung und nicht in gleicher Ebene der Schienen. Im letzteren Falle sind die Kreuzungen durch Signale nach jeder Richtung zu sichern.

An welchen Stellen sollen Einfriedigungen angelegt werden?

An Stellen, wo die gewöhnliche Bahnbewachung nicht hinreicht, um Menschen oder Vieh vom Betreten der Bahn abzuhalten.

Wodurch soll das Betreten der Bahnstrecken verhütet werden, neben welchen Wege in gleicher Ebene oder höher liegen?

Durch Schutzwehren, als welche auch Gräben mit Seitenaufwurf betrachtet werden können.

Welche Einrichtungen sind an Übergängen in gleicher Ebene mit der Bahn zur Vermeidung von Unfällen zu treffen?

Die Übergänge sind mit starken, leicht sichtbaren Barrièren in angemessener Entfernung von der Mitte des nächsten Gleises

zu versehen, vor denselben sind in zweckentsprechender Entfernung Warnungstafeln aufzustellen, welche gleichzeitig die Stelle bezeichnen, wo Fuhrwerke, Reiter und Viehherden bei geschlossener Barrière halten müssen. Solche Übergänge über Stationsgleise sind zu bewachen.

Was gilt von der Anbringung von Zugbarrièren?

Zugbarrièren mit einem mechanischen Zuge von mehr als 50 Meter Länge sind auf Übergänge für wenig frequente Straßen zu beschränken und müssen von dem bedienenden Wärter übersehen werden können. Die Zugbarrièren müssen außerdem mit der Hand geöffnet und geschlossen werden können, sowie mit einer Glocke versehen sein, welche vor Niederlassen der Sperrbäume ertönt.

Wie lange muß die Bahn bewacht werden?

So lange noch Züge oder einzelne Lokomotiven zu erwarten stehen (bezw. bis das Feierabendsignal, dreimaliges Läuten des electrischen Läutewerkes, gegeben).

Wie oft muß die Bahnstrecke durch die Wärter revidiert werden?

Bei Tage mindestens dreimal, bei Dunkelheit und auf Tunnelstrecken tunlichst vor jedem Zuge.

Worauf sind die Weichen bei dieser Revision zu prüfen?

Auf ihre Dienstfähigkeit.

Zu welchem Zeitpunkte vor Passiren eines Zuges ꝛc. sollen die Übergangsbarrièren geschlossen werden?

Spätestens drei Minuten vor Ankunft des Zuges.

Was gilt hinsichtlich des Verschlusses von Barrièren?

Barrièren von Privatwegen, welche nicht besonders bewacht werden, sind unter Verschluß zu halten. Barrièren von Übergängen mit geringem Verkehr können geschlossen gehalten werden und werden alsdann auf Verlangen der Passanten, welche sich hierzu eines anzubringenden Glockenzuges bedienen, geöffnet.

Wann dürfen nur Drehkreuze für Fußgänger auf Niveau-Übergängen passiert werden?

Wenn kein Zug in Sicht ist.

Welchen Personen kann der Barrièrendienst, wenn derselbe von der Gleisüberwachung getrennt ist, übertragen werden?

Weiblichen Personen.

Was gilt von der Erleuchtung von Übergängen im Dunkeln?

Übergänge von Chausseen, Kommunalstraßen oder Vizinalstraßen sind bei geschlossener Barrière zu beleuchten, ebenso wie sämtliche Zugbarrièren, welche nicht geschlossen gehalten werden.

Zu welcher Zeit sollen die Perrons und Anfahrten auf den Bahnhöfen mindestens beleuchtet werden?

Eine halbe Stunde vor Ankunft bezw. Abfahrt der Züge, welche Personen befördern.

Mit welchen Zeichen soll die Bahn versehen sein?

Mit Abteilungszeichen, welche Entfernungen von ganzen und $^1/_{10}$ Kilometern, sowie an den Wechselpunkten der Gefälle mit Neigungszeigern, welche die Neigung und die Länge der betreffenden Strecke angeben. Die Zeichen müssen bei Tage vom Zuge aus deutlich zu erkennen sein.

Welches Zeichen ist zwischen zusammenlaufenden Schienensträngen anzubringen?

Ein Markirpfahl, welcher die Grenze angiebt, bis zu welcher Fahrzeuge in jedem Gleise vorgeschoben werden dürfen, ohne den Durchgang anderer Fahrzeuge auf dem andern Gleise zu hindern.

Einrichtung und Zustand der Betriebsmittel.

Welcher Art soll der stetige Zustand der Betriebsmittel sein?

Der Art, daß die Fahrten mit der zulässigen größten Geschwindigkeit ohne Gefahr stattfinden können.

Was muß der Inbetriebsetzung jeder Lokomotive vorangehen?

Eine technisch-polizeiliche Prüfung.

Welche Daten müssen an der Lokomotive angebracht sein?

Die bei der Prüfung als zulässig erkannte Dampfspannung über den Druck der äußeren Atmosphäre, der Name des Fabrikanten, die laufende Fabriknummer und das Jahr der Anfertigung, sowie die höchste Geschwindigkeit, die für die Lokomotive nach Maßgabe ihrer Bauart vorgeschrieben ist und welche nie überschritten werden darf.

Wann haben die Revisionen der Lokomotiven und Tender stattzufinden?

Wenn dieselben einen Weg von höchstens 100000 Kilometern zurückgelegt haben, sowie bei den Lokomotiven nach jeder größeren Kesselreparatur, niemals jedoch später als nach 3 Jahren.

Welche Revision hat längstens 8 Jahre nach Inbetriebstellung der Lokomotive zu erfolgen?

Eine innere Revision des Kessels, bei welcher die Siederohre zu entfernen sind, und welche nach spätestens je 6 Jahren zu wiederholen ist.

Mit welchen Vorrichtungen muß jede Lokomotive versehen sein?

1. Mit mindestens zwei zuverlässigen Vorrichtungen zur Speisung des Kessels, welche unabhängig von einander in Betrieb gesetzt werden können, und von denen jede für sich während der Fahrt im Stande sein muß, daß zur Speisung erforderliche Wasser zuzuführen. Eine dieser Vorrichtungen muß außerdem geeignet sein, beim Stillstande der Lokomotive den Wasserstand im Kessel auf der normalen Höhe zn erhalten;
2. mit mindestens zwei von einander unabhängigen Vorrichtungen zur zuverlässigen Erkennung der Wasserstandshöhe im Innern des Kessels. Bei einer dieser Vorrichtungen muß die Höhe des Wasserstandes vom Stande des Führers ohne besondere Proben fortwährend erkennbar und eine in die Augen fallende Marke des zulässig niedrigsten Wasserstandes angebracht sein;

3. mit wenigstens zwei vorschriftsmäßigen Sicherheitsventilen, von welchen das eine so eingerichtet sein muß, daß die Belastung desselben nicht über das bestimmte Maß gesteigert werden kann. Die Belastung dieser Sicherheitsventile ist derartig einzurichten, daß denselben eine vertikale Bewegung von 3 mm möglich ist;
4. mit einer Vorrichtung (Manometer), welche den Druck des Dampfes zuverlässig und ohne Anstellung besonderer Proben fortwährend erkennen läßt. Auf den Zifferblättern der Manometer muß die größte zulässige Dampfspannung durch eine in die Augen fallende Marke bezeichnet sein;
5. mit einer Dampfpfeife;
6. mit Bahnräumern;
7. mit einem verschließbaren, an den Feuerkasten dicht anliegenden Aschkasten;
8. mit einer Vorrichtung, durch welche der Auswurf glühender Kohlen aus dem Schornstein wirksam verhütet wird;
9. diejenigen Lokomotiven, welche zur Beförderung von Personenzügen mit mehr als 60 km Geschwindigkeit in der Stunde dienen, müssen mit Vorrichtungen versehen sein, welche es ermöglichen, daß die Tenderbremse sowohl vom Heizer mit der Hand bedient, als auch zugleich mit den Wagenbremsen vom Führerstande aus in Tätigkeit gesetzt werden kann (durchgehendes Bremssystem).

Mit welchen Apparaten müssen Tender-Lokomotiven und Tender versehen sein?

Mit kräftigen, leicht zu handhabenden Bremsen.

Welcher Art sollen die Tragvorrichtungen, sowie die Zug- und Stoßvorrichtungen der Wagen, welche nicht in Arbeitszügen gehen, sein?

Alle diese Wagen sollen auf Federn ruhen, mit elastischen Zugapparaten und an beiden Enden mit elastischen Buffern versehen sein.

Womit müssen sämmtliche Räder versehen sein?

Mit Spurkränzen.

Welche Maße gelten für die Stärke der Radreifen der Betriebsmittel?

Die Stärke der Radreifen muß bei Lokomotiven und Tendern, Personen-, Post- und Gepäckwagen mindestens 24 mm, bei allen übrigen Fahrzeugen mindestens 20 mm betragen, und zwar bei einer Entfernung von 66 mm von der Innenkante des Radreifens gemessen. Bei Rädern, deren Reif durch eine Befestigungsnuth in der Vertikalebene des Laufkreises geschwächt ist, müssen noch an der schwächsten Stelle die bezeichneten Maße innegehalten werden.

In welcher Weise müssen sich sämtliche Fahrzeuge verbinden lassen?

In doppelter, von einander unabhängiger Weise und so, daß beim Bruche irgend eines Teiles der angespannten Kuppelungsvorrichtung die Sicherheitskuppelung in Wirksamkeit tritt.

Welchen Abstand von der Schienenoberkante müssen alle Kuppelungen und Verbindungsvorrichtungen (Notketten) in herabhängendem Zustande mindestens haben?

Beim niedrigsten zulässigen Bufferstande noch mindestens 75 mm.

Wie viele Räderpaare sollen, abgesehen von den Bremsen an der Lokomotive oder am Tender, je nach der Stärke der Neigung der Bahn und nach der Gattung der Züge gebremst werden?

		bei Personenzügen:	bei Güterzügen:
Bei Neigungen bis einschl.	1/500	der 8. Teil,	der 12. Teil
„ „ „ „	1/300	„ 6. „	„ 10. „
„ „ „ „	1/200	„ 5. „	„ 8. „
„ „ „ „	1/100	„ 4. „	„ 7. „
„ „ „ „	1/60	„ 3. „	„ 5. „
„ „ „ „	1/40	„ 2. „	„ 4. „

der Räderpaare (Achsen). Gemischte Züge, welche mit der Geschwindigkeit der Personenzüge fahren, sind hierbei als Personenzüge zu behandeln. Bei einer stärkeren Neigung als 1 : 200 in einer

zusammenhängenden Länge von über 1000 m muß der letzte Wagen eine bediente Bremse haben; hinter denselben kann ausnahmsweise bei Güterzügen noch ein reparaturbedürftiger leerer Wagen eingestellt werden, sofern derselbe zwar lauffähig ist, aber inmitten des Zuges nach Art seiner Beschädigung nicht eingestellt werden kann. (Eine unbeladene Achse wird hierbei gleich einer halben beladenen gerechnet.)

Welche Neigung ist für die Berechnung der Bremsenzahl maßgebend, wenn sich die stärkste Neigung zwischen zwei Stationen auf eine Bahnlänge von weniger als 1000 Meter erstreckt?

Die nächst geringere Neigung dieser Strecke.

Bei welchen Zügen, unter welchen Bedingungen und wie weit kann die Zahl der zu bedienenden Bremsen herabgesetzt werden?

Bei Güterzügen kann auf Neigungen bis einschließlich 1 : 60 der 6. Teil und auf Neigungen bis einschließlich 1 : 40 der 5. Teil der Räderpaare gebremst werden, vorausgesetzt, daß 1. die Fahrgeschwindigkeit von 18 km pro Stunde nicht überschritten wird, 2. die Stärke des Zuges 80 Achsen nicht übersteigt und 3. bei der Thalfahrt durch geeignete Control-Apparate die Fahrgeschwindigkeit des Zuges genau festgestellt wird.

Mit welcher Bremsgattung müssen diejenigen Personenzüge versehen sein, welche mit mehr als 60 km Geschwindigkeit in der Stunde fahren?

Mit durchgehenden Bremsen, d. h. solchen, welche gleichzeitig vom Lokomotivführerstande aus in Tätigkeit gesetzt werden können. Dabei müssen aber die Bremsen in der oben angegebenen Zahl auch einzeln mit der Hand bedient werden können.

Mit welchen Vorrichtungen sollen die Türen der Personenwagen versehen sein?

Mit mindestens doppelter, nur von der Außenseite zu schließender Verschlußvorrichtung, von denen eine aus einem Vorreiber besteht, sowie mit Schutzvorrichtungen, durch welche das Einklemmen der Finger in die Türspalten verhütet wird.

Wie dürfen die Personenwagen mit Rücksicht auf die darin befindlichen Passagiere nur verschlossen werden?

Nur so, daß das Öffnen derselben den Passagieren möglich ist.

Wann ist das Innere der Personenwagen zu erleuchten?

Während der Fahrt in der Dunkelheit und in Tunneln, zu deren Durchfahrung mehr als zwei Minuten gebraucht werden.

Welche Wagen sollen mit Signallaternenstützen versehen und wie sollen letztere angebracht sein?

Sämtliche Personen-, Post- und Gepäckwagen, sowie die als Schlußwagen laufenden Güterwagen. Die Laternenstützen sollen entweder zur Seite des Wagens oder über die Decke desselben hervorragen.

Welche größten Dimensionen sind für den Abstand der Stützen von Schienenoberkante bezw. von der Mitte des Wagens zugelassen?

Ragen die Stützen über die Decke des Wagens hervor, so soll der Abstand ihrer Oberkante von Schienenoberkante höchstens 3,6 m, wenn sie dagegen seitlich hervorragen, höchstens 3 m betragen. In ersterem Falle darf ferner die Mitte der Stützen höchstens 1,200 m, in letzterem 1,400 m von der Wagenmitte entfernt sein.

Welche Maße gelten für die Größe der Laternenstützen der Laternenkasten und Laternenaufsätze?

Die Stützen müssen die Form einer abgestumpften Pyramide mit einem quadratischen Querschnitt von 0,046 m oberer und 0,035 m unterer Länge und Breite bei 0,076 m Höhe erhalten. Der größte Querschnitt der Laternenkasten, deren Seitenflächen parallel zu den Wagenflächen stehen müssen, darf nicht über 0,250 m Breite und 0,280 m Höhe betragen und derjenige des Laternenaufsatzes (Schornstein) nur 0,140 m Breite und 0,120 m Höhe haben.

Welche Güterwagen sollen mit einer sicheren Bedeckung versehen sein?

Alle mit leicht feuerfangenden Gegenständen beladenen Güterwagen.

Zu welchem Zeitpunkte hat eine bahnpolizeiliche Revision jedes Wagens stattzufinden?

Spätestens zwei Jahre nach der ersten Ingebrauchnahme oder nach der letzten Revision, bei Personen-, Post- und Gepäckwagen jedoch spätestens nach jedesmaliger Zurücklegung eines Weges von 30000 km.

Welche Bezeichnungen muß jeder Wagen tragen?

1. die Eisenbahnverwaltung, der er gehört,
2. die Ordnungsnummer, unter welcher er in den Werkstätten- und Revisionsregistern geführt wird,
3. das eigene Gewicht (einschließlich Achsen und Räder),
4. das größte Ladegewicht, mit dem er belastet werden darf,
5. die Länge des Radstandes,
6. das Datum der letzten Revision.

Welche Merkmale soll außerdem jeder Personenwagen enthalten?

Solche Merkmale, welche dem Reisenden das Auffinden der Wagenklasse und des benutzten Raumes erleichtern.

Welche Gerätschaften sollen in jedem Zuge mitgeführt werden?

Diejenigen Gerätschaften, mittelst welcher die während der Fahrt etwa eintretenden Beschädigungen zum Zwecke der Weiterfahrt tunlichst beseitigt werden können.

Einrichtungen und Maßregeln für die Handhabung des Betriebes.

Welche Einrichtungen müssen zur Orientierung des reisenden Publikums auf jeder Station getroffen sein?

An einer dem Publikum sichtbaren Stelle ist eine Uhr anzubringen, welche nach der mittleren Ortszeit gestellt und täglich reguliert werden muß. Auf größeren Bahnhöfen müssen die Zeitangaben sowohl von dem Zugange zu denselben als von den Zügen

bei Tage wie bei Nacht erkennbar sein. Der Stationsname muß ferner am Stationsgebäude oder an anderer geeigneter Stelle in einer in die Augen fallenden Weise angebracht werden.

Welche Beamten sollen im Dienste beständig eine richtig gehende Uhr mitführen?

Die Zug- und Lokomotivführer, die Bahnmeister und Bahnwärter.

Welche Bestimmungen gelten für die Benutzung der Gleise auf doppelgleisigen Strecken?

Die Züge sollen das in ihrer Fahrtrichtung rechts liegende Gleis befahren. Ausnahmen sind zulässig nach vorheriger Verständigung der nächstliegenden Stationen bei Gleissperrungen (Reparaturen, Unfälle), für Arbeitszüge und mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zwischen einer Station und einer auf der freien Strecke liegenden Einmündungsweiche eines Anschlußgleises, sowie unter Verantwortlichkeit des diensttuenden Stationsbeamten auf den Stationen, für Hülfslokomotiven und für Lokomotiven, welche zum Nachschieben eines Zuges gedient haben.

In welchen Fällen ist nur das Schieben von Wagenzügen gestattet?

Bei langsamen Rückwärtsbewegungen des Zuges auf den Bahnhöfen oder in Notfällen, sowie bei Arbeitszügen und Zügen nach benachbarten Gruben oder anderen gewerblichen Etablissements, wenn die Geschwindigkeit 24 km pro Stunde nicht übersteigt.

In welchen Fällen ist nur das Nachschieben von Zügen, an deren Spitze sich eine Zugmaschine befindet, zulässig?

Beim Ersteigen stark geneigter Bahnstrecken und bei Ingangbringung der Züge in den Stationen.

Was gilt hinsichtlich der Achsenzahl, welche die verschiedenen Zuggattungen enthalten dürfen?

Die größte zulässige Anzahl der Achsen beträgt überhaupt 150, für Personenzüge 100, für Militärzüge und solche Güter-

züge, welche streckenweise zur Personenbeförderung benutzt werden, mit Rücksicht auf ihre geringe Geschwindigkeit 110.

Ist die Fahrt mit dem Tender voran auch gestattet?

Unter Beobachtung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit bei fahrplanmäßigen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Zügen nur in Ausnahmefällen, sonst aber allgemein. Entsprechend konstruierte Tenderlokomotiven dürfen bei allen Zügen auch auf freier Bahn vor- und rückwärts laufen.

Wann darf ein Personenzug von einer Station erst abfahren?

Erst nach Eintritt der im veröffentlichten Fahrplane angegebenen Abfahrtszeit, und nachdem alle auf den Langseiten der Wagen befindlichen Türen geschlossen sind, sowie das für die Abfahrt bestimmte Signal gegeben ist.

Was gilt bezüglich der Aufeinanderfolge von Zügen und leeren Lokomotiven?

Züge oder einzelne Lokomotiven dürfen einander nur in Stationsentfernung (Blockstationsentfernung) folgen.

Wie viel betragen die zulässigen höchsten Fahrgeschwindigkeiten für die verschiedenen Zuggattungen bei Neigungen von nicht mehr als 1:200 und Krümmungen von nicht weniger als 1000 Meter Halbmesser?

Für Personenzüge 75 km pro Stunde, für Güterzüge 45 km pro Stunde, sowie für Arbeitszüge im allgemeinen 30 km pro Stunde, und wenn sämmtliche in letzteren laufenden Wagen auf Federn ruhen und mit elastischen Zug- und Stoßvorrichtungen versehen sind, 45 km pro Stunde.

Welche größere Geschwindigkeit kann unter besonders günstigen Verhältnissen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde für Personenzüge zugelassen werden?

Eine solche bis zu 90 km pro Stunde.

Was muß hinsichtlich der einzuhaltenden Geschwindigkeit auf Bahnstrecken von stärkerer Neigung als 1:200 und mit Krümmungen von weniger als 1000 Meter Halbmesser beobachtet werden?

Die Geschwindigkeit muß angemessen verringert werden.

Wie schnell dürfen in der Regel Personenzüge, welche durch Lokomotiven befördert werden, deren sämmtliche Achsen vor der Feuerbuchse liegen, fahren?

Nicht schneller als 45 km pro Stunde.

Wie viel darf die größte Geschwindigkeit leer fahrender Lokomotiven mit dem Schornsteine voran in der Regel betragen?

Im allgemeinen 40 km pro Stunde und für Personenzug-Lokomotiven, deren Achsen nicht sämtlich vor der Feuerbuchse liegen, 50 km pro Stunde.

Wie schnell darf in allen Fällen gefahren werden, wenn die Lokomotive mit dem Tender voran fährt?

Höchstens 36 km pro Stunde sowohl bei Leerfahrten als bei Zügen.

Müssen bei Probefahrten der Lokomotiven jene Maximalgeschwindigkeiten auch eingehalten werden?

Nein.

In welchen Fällen muß zur Vorbeugung einer möglichen Gefahr ein langsameres Fahrtempo eingehalten werden?

a. Wenn Menschen, Tiere oder Hindernisse auf der Bahn bemerkt werden;
b. durch Weichen gegen die Spitzen derselben, wenn sie nicht verriegelt oder verschlossen sind und über Drehbrücken;
c. wenn das Signal zum Langsamfahren gegeben wird (grünes Licht);
d. bei der Einfahrt aus Haupt- in Zweigbahnen und umgekehrt.

Wie langsam muß bei dem Übergange aus einem Gleise in das andere und insbesondere bei Einfahrt aus Haupt- in Zweigbahnen und umgekehrt gefahren werden?

So langsam, daß der Zug auf einer Länge von 200 Meter zum Stillstande gebracht werden kann.

Was ist bei Passierung von Bahnkreuzungen in gleicher Ebene der Schienen außerhalb der Stationen zu beobachten?

Die Züge müssen vor Passierung zum Stillstand gebracht werden und die Erlaubnis zum Passieren seitens des Aufsichtsbeamten abwarten. (Diese Verpflichtung kann eventuell einer Bahn untergeordneter Bedeutung allein auferlegt werden, während die mit ihr kreuzende Hauptbahn von derselben befreit wird.)

Was gilt hinsichtlich der Beschaffenheit ꝛc. der Betriebsmittel bei denjenigen Personenzügen, welche mit einer Geschwindigkeit von 60 km pro Stunde und darüber gefahren werden sollen?

Die Betriebsmittel müssen sich in einem vorzugsweise tüchtigen Zustande befinden, die Fahrzeuge müssen unter sich und mit dem Tender so fest gekuppelt sein, daß sämtliche Zug- und Bufferfedern etwas angespannt sind, und durchgehende Bremsen müssen zur Anwendung kommen.

Welche Züge haben behufs besonders pünktlicher Beförderung überall den Vorrang vor anderen?

Die schnellfahrenden Züge, sowie die Sonderzüge der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften.

Unter welchen Bedingungen ist die Beförderung von Gütern (Eilgütern) mit Personenzügen zulässig?

Das Auf- und Abladen von Gütern, sowie das Ein- und Aussetzen von Güterwagen darf niemals Veranlassung zur Verlängerung des Aufenthalts auf den Stationen sein, insofern nicht als sicher angenommen werden kann, daß die entstehende Verspätung durch rascheres Fahren innerhalb der festgesetzten Geschwindigkeitsgrenze bis zur nächsten Anschluß- oder bis zur Endstation wieder eingeholt werden wird; die Mitnahme von Güterwagen darf eine Verlängerung der planmäßigen Fahrzeit nicht herbeiführen, die Passagiere dürfen durch die Mitbeförderung von Gütern in keiner Weise belästigt werden. Über die Beförderung von Eilgut in Zügen mit einer Geschwindigkeit von mehr 60 km pro Stunde befindet die Aufsichtsbehörde.

Kann mit Güterzügen auch Personenbeförderung stattfinden?

Nur im Interesse des Lokalverkehrs und vorausgesetzt, daß deshalb keine Beschleunigung der Güterzüge eintritt.

Welche Angaben enthält der von jedem Zugführer aufzustellende Fahrbericht?

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten auf den verschiedenen Haltestationen, Verspätungen und andere außergewöhnliche Vorkommnisse, sowie gewöhnlich Namen des gesamten Lokomotiv- und Zugpersonals und Bezeichnung der im Zuge laufenden Wagen.

Worauf ist bei Bildung bezw. Revision jedes Zuges auf der Abgangsstation hauptsächlich zu achten?

Darauf, daß die vorgeschriebene Anzahl besetzter Bremsen sich im Zuge befindet, und diese angemessen verteilt sind, daß die Wagen unter sich und der Tender mit dem nächstfolgenden Wagen in doppelter Weise gehörig verkuppelt sind, daß die Verbindung zwischen den besetzten Personenwagen mit der Dampfpfeife durch die Zugleine hergestellt, die Belastung in den einzelnen Wagen tunlichst gleichmäßig verteilt, die nötigen Fahrsignale und Laternen angebracht sind. In den Personenzügen insbesondere müssen die Zughaken so weit zusammengezogen sein, daß die Federbuffer der Wagen im Zustande der Ruhe sich berühren, und in gemischten Zügen sind Wagen mit ungewöhnlicher Kuppelung nicht unmittelbar vor oder hinter die Personenwagen zu stellen.

Was gilt hinsichtlich der Stellung der Wagen in Personenzügen?

In jedem zur Beförderung von Personen bestimmten Zuge, dessen Fahrgeschwindigkeit 45 km in der Stunde übersteigt, hat der erste Wagen als Schutzwagen zu dienen und darf als solcher mit Reisenden nicht besetzt werden. Bei den mit geringerer Geschwindigkeit fahrenden derartigen Zügen ist letzteres mit der Beschränkung gestattet, daß mindestens die vordere Abteilung des betreffenden Wagens von Reisenden freigehalten wird. Bei der dem Postwagen zu gebenden Stellung ist, soweit der Bahnbetrieb dies gestattet, auf die Bedürfnisse des Postdienstes Rücksicht zu

nehmen, ebenmäßig ist die Verwendung des Postwagens als Schutzwagen tunlichst zu vermeiden.

Wann dürfen nur Sonderzüge zur Beförderung gelangen?

Wenn die Bahn vollständig bewacht, der Zug den Bahnwärtern vorher signalisiert und der nächsten Station ordnungsmäßig gemeldet ist (Ausnahmen bei Unfällen 2c.).

Unter welchen Bedingungen dürfen nur Arbeitszüge, Materialien-Transportwagen (Bahnmeisterwagen) und Dräsinen befördert werden?

Arbeitszüge dürfen nur auf Anordnung der mit der Leitung des Betriebes betrauten verantwortlichen oberen Beamten oder deren Stellvertreter und in fest abgegrenzten Zeiträumen auf der Bahn fahren. Von der Bewegung solcher Züge wie auch einzelner Materialien-Transportwagen und Dräsinen müssen die Vorsteher der beiden angrenzenden Stationen Kenntniß erhalten. Transportwagen und Dräsinen müssen außerdem von einem verantwortlichen Beamten (Bahnpolizeibeamten) begleitet sein.

Wann müssen die von Zügen zu befahrenden Gleise spätestens vollständig geräumt sein?

Auf freier Strecke mindestens $^1/_4$ Stunde vor Passierung des Zuges, auf den Bahnhöfen vor Erteilung der Erlaubnis zum Einfahren.

In welcher Weise sollen Schneepflüge und Wagen zum Brechen des Glatteises in Anwendung kommen?

Dieselben dürfen nicht vor die Lokomotiven fahrplanmäßiger Züge gestellt, müssen vielmehr im Bedürfnisfalle mit besonderen Lokomotiven dem Zuge vorausgeschickt werden. Fest mit der Zuglokomotive verbundene Schneepflüge, welche nicht auf eigenen Rädern gehen, sind dagegen zulässig.

Welchen Personen ist das Mitfahren auf der Lokomotive gestattet?

Außer den durch ihren Dienst dazu berechtigten Beamten dürfen andere Personen nur mit Erlaubnis der dazu bevollmächtigten Beamten auf der Lokomotive mitfahren.

Welche Vorsichtsmaßregeln sind hinsichtlich der angeheizten Lokomotiven zu beobachten, welche vor einem Zuge halten oder in Ruhe stehen?

Der Regulator muß geschlossen, die Steuerung in Ruhe gesetzt und die Bremse angezogen sein; die Lokomotive soll außerdem unter spezieller Aufsicht stehen.

Was hat mit den auf den Bahnhöfen stehenden Wagen zur Vermeidung unbeabsichtigter Bewegung zu geschehen?

Sie sind mittelst Bremsen, Vorlagen 2c. festzustellen.

Mit welchen Laternensignalen sollen Züge, Lokomotiven und Fahrzeuge im Dunkeln versehen sein?

Jeder Zug wie jede einzeln fahrende Lokomotive soll vorn mit zwei in der Richtung der Fahrt weit leuchtenden Laternen und hinten mit mindestens einer nach rückwärts rotleuchtenden Schlußlaterne versehen, am Schlusse jedes Zuges außerdem ein dem Lokomotiv- und Zugpersonal sichtbares nach hinten (rot) und nach vorn (grün) leuchtendes Laternensignal angebracht sein. Dräsinen und Materialien-Transportwagen müssen ebenfalls im Dunkeln angemessen beleuchtet sein (gewöhnlich nach vorn weißes und nach hinten rotes Licht durch eine Laterne).

Welches Signal muß jeder Bewegung von Lokomotiven auf Bahnhöfen vorhergehen?

Ein Achtungssignal.

Wie sollen einzelne Lokomotiven und Arbeitszüge signalisiert werden?

Wie andere Züge.

Welche Signale müssen auf der Bahn gegeben werden können?

1. Die Bahn ist fahrbar,
2. der Zug soll langsam fahren,
3. der Zug soll halten.

Welches Signal müssen Zugführer, Schaffner und Bremser dem Lokomotivführer geben können?

Das Notsignal.

Welche Signale müssen die Lokomotivführer (mittelst der Dampfpfeife) geben können?

1. Achtungssignal (ein Pfiff),
2. Bremsen anziehen (drei Pfiffe),
3. Bremsen loslassen (zwei Pfiffe).

Welchen Zweck muß der elektromagnetische Telegraph mindestens erfüllen?

Es müssen durch denselben Depeschen von Station zu Station gegeben und sämtliche Wärter zwischen je zwei Stationen von dem Abgange eines Zuges benachrichtigt werden können (Glockensignal).

Auf welche Weise dürfen nur die Signale „der Zug geht nicht ab" und „es soll eine Hülfslokomotive kommen" gegeben werden?

Nur mittelst elektrischer Telegraphen und nicht mittelst optischer.

Welche Apparate dienen zum Verlangen von Hülfslokomotiven?

Entweder tragbare Apparate, welche in den Zügen mitgeführt werden, oder elektrische Apparate, welche an geeigneten Stellen (in Wärterbuden) aufgestellt sind.

Was gilt von der Signalisierung außerfahrplanmäßiger (Sonder-) Züge und einzelner Lokomotiven?

Sie müssen in der Regel durch ein Signal (grüne Scheibe oder grüne Laterne) an dem in der einen oder anderen Richtung zunächst vorhergehenden Zuge den Wärtern, Arbeitern und den in Seitenbahnen haltenden Zügen angekündigt werden. Falls dies nicht geschehen kann, dürfen sie nur abgelassen werden, nachdem eine Verständigung der betreffenden Stationen stattgefunden und die Wärter vom Abgange durch das Glockensignal zeitig benachrichtigt sind.

Hinsichtlich welcher Züge ist eine Ausnahme hiervon zugelassen?

Hinsichtlich der Hülfszüge, welche aus Anlaß von Unfällen, Feuersbrünsten 2c. erforderlich werden und höchstens 30 km pro Stunde zurücklegen dürfen.

Auf welche Entfernung muß dem Lokomotivführer die Stellung der Weichen in den Hauptgleisen der Bahnhöfe erkennbar sein?

Auf 150 Meter.

Wie müssen die hierzu dienenden Weichensignale mit den Weichen verbunden sein?

Entweder so, daß sie mit den Weichen zugleich ihre Stellung ändern, oder daß sie nur nach richtiger Stellung der Weichen als Fahrsignal erscheinen können.

Was hat zu geschehen, bevor das Signal zur Ein- oder Durchfahrt bezw. die Erlaubniß zur Abfahrt eines Zuges gegeben wird?

Es ist nachzusehen, ob die Gleise, welche der Zug befährt, frei und die betreffenden Weichen richtig gestellt sind.

Mittelst welcher Signale ist von dem Stationsbeamten die Erlaubnis zur Einfahrt auf den Stationen zu erteilen, auf welchen eine Verbindung des Wärterpostens am Bahnhofs-Abschlußtelegraphen mit der Station durch elektrische Blockapparate oder Sprechapparate oder auf irgend einem anderen mechanischen oder elektrischen Wege nicht besteht?

Mittelst optischer Signale am (Perron-)Telegraphenmast.

Welche Gleise zählen unter die Hauptgleise?

Alle Gleise, welche in Ausführung des fahrplanmäßigen Fahrdienstes von Zügen benutzt werden.

Was gilt von der Stellung der Ausgußröhren der Wasserkrahne während der Dunkelheit?

Sie muß (durch ein Laternensignal) kenntlich gemacht sein.

Was gilt bezüglich der Unterordnung und Verteilung des Zugbegleitpersonals während der Fahrt?

Das Begleitpersonal darf nur einem, für die Ordnung und Sicherheit des Zuges vorzugsweise verantwortlichen Beamten (Zugführer) untergeordnet und muß so verteilt sein, daß dadurch die Übersicht über den ganzen Zug mit Erkennung der Signale und die Verständigung des Begleitpersonals mit dem Lokomotivführer ermöglicht wird.

Welches Mittel dient zur Verständigung zwischen Zug- und Lokomotivpersonal?

Eine mit der Dampfpfeife der Lokomotive oder mit einem Wecker an derselben verbundene Zugleine oder eine andere geeignete Vorrichtung, welche bei Personenzügen über den ganzen Zug, bei gemischten Zügen, Güterzügen und Militärzügen mindestens zum wachthabenden Fahrbeamten geführt sein muß.

Bei welchen Zügen darf von der Mitführung der Zugleine oder der dieselbe ersetzenden anderen Vorrichtung Abstand genommen werden?

Bei Personenzügen, die mit solchen durchgehenden Bremsen ausgerüstet sind, welche bei einer Zugtrennung selbsttätig in Wirksamkeit treten, und die es außer dem Lokomotivführer auch dem wachthabenden Fahrbeamten und den Reisenden ermöglichen, den Zug zum Stehen zu bringen.

Welche Maßregeln müssen getroffen werden, wenn bei Unfällen ꝛc. Züge auf offener Bahnstrecke stehen bleiben oder halten müssen?

In der Richtung, aus welcher sich möglicherweise andere Züge nähern könnten, müssen sichere Maßregeln getroffen werden, durch welche solche Züge von der Haltestelle des Zuges zeitig genug Kenntniß erhalten.

Welche Vorschriften bestimmen die bei Ausführung des Betriebsdienstes erforderlichen Signale näher?

Die Vorschriften der Signal-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Welche Stellung sollen die optischen Signale mehrerer neben einander herführender Bahnlinien zur besseren Unterscheidung gegeneinander erhalten?

Eine solche Stellung, welche der Lage der Bahnlinien zu einander entspricht.

Was hat mit jeder Weiche zu geschehen, gegen deren Spitze fahrplanmäßige Züge fahren?

Sie muß entweder verschlossen gehalten werden oder von einem Weichensteller bedient sein.

Welchen Bediensteten dürfen Geschäfte, durch welche die sorgfältige Wahrnehmung ihrer speziellen Funktionen beeinträchtigt werden könnte, nicht aufgetragen oder gestattet werden?

Den Weichenstellern an der Einfahrt in größere Stationen oder Zweigbahnen sowie an Ausweichestellen auf freier Bahn, ebenso den auf der Fahrt befindlichen Lokomotivführern, Heizern und Bremsern.

Welche Personen müssen zur Bedienung der Lokomotive auf derselben befindlich sein, und welche Voraussetzungen knüpfen sich an die Zulassung dieser Personen zu gedachter Verrichtung?

Jede Lokomotive muß mit einem Führer und einem Heizer besetzt sein. Ersterer muß mindestens 21 Jahre alt und unbescholtenen Rufes sein, sowie seine Befähigung nach den hierüber vom Bundesrate erlassenen Vorschriften nachgewiesen haben. Der Heizer muß wenigstens erforderlichen Falles die Lokomotive still- oder zurückstellen können.

Bestimmungen für das Publikum.

Wozu sind die Eisenbahnreisenden und das sonstige Publikum beim Verkehre innerhalb des Bahngebietes, soweit ein solcher zulässig, sowie beim Transporte von Personen und Effekten verpflichtet?

Sie haben den allgemeinen Anordnungen, welche seitens der Bahnverwaltung behufs Aufrechterhaltung der Ordnung getroffen sind, sowie denjenigen der Bahnpolizeibeamten, welche sich durch ihre Uniformen, Dienstabzeichen oder anderweitig legitimieren, Folge zu leisten.

Wem ist das Betreten des Bahnplanums und aller dazu gehörigen Anlagen gestattet?

Ohne Erlaubniskarte Niemandem außer der Aufsichtsbehörde und deren Organen, der in Ausübung ihres Dienstes befindlichen Forstschutz-, Zoll-, Steuer-, Telegraphen-, Polizei- und Staatsanwaltschafts-Beamten und der zur Rekognoszierung dienstlich entsendeten Offizieren. Aufenthalt und Bewegung in den Fahr- und Rangiergleisen ist hierbei zu vermeiden.

Wo und wann darf nur das Publikum die Bahn überschreiten?

Nur an den Überfahrts- und Übergangsstellen, wenn dieselben nicht durch Barrièren verschlossen sind. Jeder unnötige Verzug ist hierbei zu vermeiden, auch dürfen die Barrièren und Einfriedigungen nicht eigenmächtig geöffnet oder überstiegen werden.

Was gilt bezüglich des Betretens der Bahnhöfe?

Mit Ausnahme der dem Publikum bestimmungsmäßig entweder immer oder nur zeitweise geöffneten Räume (Wartesäle 2c.) darf Niemand den Bahnhof ohne Erlaubniskarte betreten, mit Ausnahme der oben gedachten Beamten und der Postbeamten.

Welchen Militärpersonen ist das Betreten des Bahnkörpers und der Bahnhöfe innerhalb eines Festungsrayons gestattet?

Den Festungs-Kommandanten, Fortifikations-Offizieren und Beamten, welche als solche durch Uniform kenntlich sind.

An welchen Stellen müssen Wagen, welche Reisende zur Bahn bringen oder davon abholen, auffahren?

Auf den Vorplätzen der Bahnhöfe an den dazu bestimmten Stellen. Die Überwachung der Ordnung auf denselben steht den Bahnpolizeibeamten zu, soweit dies den Verkehr mit Reisenden und deren Gepäck betrifft.

In welcher Weise darf das Hinüberschaffen von Pflügen, Eggen und anderen Geräten, sowie von Baumstämmen und sonstigen schweren Gegenständen über die Bahn nur erfolgen?

Nur auf Wagen oder untergelegten Schleifen.

Welche Bestimmungen gelten hinsichtlich der Überschreitung der Übergänge seitens des Publikums?

Bei geschlossener Barrière, oder wenn an Zugbarrièren die Glocke ertönt, müssen Fuhrwerke, Reiter, Treiber von Viehherden 2c. an den aufgestellten Warnungstafeln (Halt!) halten. Fußgänger dürfen sich den Barrièren nähern, dieselben aber nicht öffnen. Das Treiben größerer Viehherden über die Übergänge ist innerhalb zehn Minuten vor dem erwarteten Eintreffen eines Zuges nicht

mehr gestattet. Privatübergänge dürfen nur von den Berechtigten benutzt werden.

Wer bleibt für das Betreten der Bahnanlagen durch Vieh verantwortlich?

Derjenige, dem die Aufsicht über dasselbe obliegt.

Welche Handlungen sind als zu Störungen im Betriebe Anlaß gebend verboten?

Alle Beschädigungen der Bahn und deren Anlagen, der Telegraphen und der Betriebsmittel nebst Zubehör, ingleichen das Auflegen von Steinen, Holz 2c. auf das Planum oder das Anbringen sonstiger Fahrhindernisse, die Erregung falschen Alarms, die Nachahmung von Signalen, sowie das Verstellen der Weichen.

Welche Handlungen seitens der Passagiere sind verboten?

Das Einsteigen in einen bereits in Gang gesetzten Zug, sowie die Hülfeleistung dazu, das eigenmächtige Öffnen der Wagentüren oder Aussteigen aus einem noch nicht stillstehenden Zuge.

Welche Strafe haben Personen zu gewärtigen, welche den Bestimmungen des Betriebs-Reglements in Betreff feuergefährlicher, explosiver und anderer schadenbringender Gegenstände zuwiderhandeln?

Eine Geldstrafe bis zu 30 Mark, sofern nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine höhere Strafe verwirkt ist.

Welche Rechte haben die Bahnpolizeibeamten denjenigen Personen gegenüber, welche auf einer Übertretung dieser vorgedachten Bestimmungen betroffen oder unmittelbar nach der Übertretung verfolgt werden?

Sobald sich solche Personen nicht auszuweisen vermögen, können sie vorläufig festgenommen werden, wofern sie nicht eine angemessene Sicherheit bestellen. Letztere darf den Höchstbetrag der angedrohten Strafe nicht übersteigen, und wird durch Bestellung derselben die vorläufige Festnahme nicht abgewendet, wenn die strafbare Handlung ein Verbrechen oder Vergehen enthält. Die Festgenommenen können durch Mannschaften aus dem Eisenbahn-Arbeiterpersonal in Bewachung genommen und müssen ungesäumt an die Polizei-(Staatsanwalts-)Behörde abgeliefert werden. Hierbei hat

der Bahnpolizeibeamte eine mit seinem Namen und Dienstcharakter versehene Festnehmungskarte mitzugeben und spätestens am Vormittage des folgenden Tages eine aufzunehmende Verhandlung an die betreffende Behörde einzusenden.

Welche Einrichtung muß auf jedem Bahnhofe getroffen sein, um Beschwerden des reisenden Publikums entgegenzunehmen?

Im Stationsbüreau muß ein dem Publikum zugängliches Beschwerdebuch aufliegen und auf Verlangen von dem Stationsvorsteher, ohne daß er die nähere Angabe von Gründen fordert, zum Eintrag von Beschwerden zur Verfügung gestellt werden.

Welche Beamten sind zunächst zur Ausübung der Bahnpolizei berufen?

Der Betriebsdirektor, die Bau- und Betriebsinspektoren, Baumeister, Verkehrs-Inspektoren, Verkehrs- und Betriebs-Controleure, Stations-Vorsteher, Aufseher und Assistenten, Bahnmeister und Hülfsbahnmeister, Weichensteller, Bahnwärter, Zugführer, Packmeister, Schaffner, Bremser und Wagenwärter, Rangiermeister, Portiers und Nachtwächter.

Welche Pflichten haben die Bahnpolizeibeamten?

Bei Ausübung ihres Dienstes müssen sie die vorgeschriebene Uniform oder das festgestellte Dienstabzeichen tragen oder mit einem Ausweis versehen sein. Dem Publikum gegenüber haben sie ein besonnenes, anständiges und rücksichtsvolles Benehmen zu beobachten und sich jedes herrischen und unfreundlichen Auftretens zu enthalten. Unziemlichkeiten sind von dem Vorgesetzten streng zu rügen, nötigenfalls disziplinarisch zu ahnden. Die Amtswirksamkeit der Bahnpolizeibeamten erstreckt sich ohne Rücksicht auf den ihnen angewiesenen Wohnsitz auf die ganze Bahn und die zugehörigen Anlagen und bezweckt die Handhabung und Aufrechthaltung der für den Eisenbahnbetrieb bestehenden Polizei-Verordnungen. Innerhalb des Bahngebietes haben sie den Staats- und Gemeinde-Polizeibeamten Beistand zu leisten, deren Unterstützung sie nötigenfalls ebenwohl in Anspruch nehmen können. (Im Übrigen haben die Bahnpolizei-

beamten dem Publikum gegenüber bei ihren Dienstverrichtung die Rechte der öffentlichen Polizeibeamten.)

Welche Erfordernisse setzt die Berufung eines Beamten zur Ausübu der Bahnpolizei voraus?

Derselbe muß mindestens 21 Jahre alt und unbescholten Rufes sein, lesen und schreiben können und die sonst zu d besonderen Dienste erforderlichen Eigenschaften besitzen.

Was gilt hinsichtlich des Inhaltes der über alle Bahnpolizei-Üb tretungen zu erstattenden Anzeigen?

Die Anzeigen sollen den vollständigen Namen, Stand u Wohnort des Contravenienten, die genaue Bezeichnung des T ortes, den Inhalt des Vergehens und etwaige erschwerende Ü stände, sowie Namen, Stand und Wohnort vorhandener Zeug enthalten.

Bestimmungen der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung.

Wie viel beträgt die Spurweite bei schmalspurigen Bahnen?

1 m oder 0,75 m.

Welche Maße gelten für die Gefälle und Krümmungen auf freier Stre

Das Längegefälle darf nicht größer als 1 : 25 sein, Krümmungshalbmesser bei normaler Spurweite mindestens 100 die Spurerweiterung in Krümmungen bei Normalspur 0,035 und bei Schmalspur ein den Krümmungen entsprechend geringe Maß betragen.

Mit welchen Zeichen ist die Bahn zu versehen?

Mit Abteilungszeichen, welche Entfernungen von ganzen K metern angeben. Gefälle von mehr als 1 : 200 sind in geeigne Weise zu bezeichnen.

Womit müssen Lokomotiven auf Strecken mit unbewachten Übergängen sehen sein?

Mit helltönendem Läutewerk; der Gebrauch der Dampfpfeife tunlichst zu beschränken.

Wie weit können Radreifen der Lokomotiven und Wagen abgenutzt werden?

Bei normaler Spurweite die schmiedeeisernen bis auf 19, die hlernen bis auf 15 mm an Lokomotiven, bis auf 16 bezw. mm an Wagen, bei Schmalspur an Lokomotiven und Tender e Radreifen bis auf 12 mm, an Wagen bis auf 10 mm.

Wie oft soll die Bahnstrecke revidiert werden?

Wenn die Fahrgeschwindigkeit mehr als 20 km pro Stunde :rägt, mindestens einmal täglich.

Was gilt hinsichtlich der Bewachung und Befahrung von Niveauüber- igen?

Wenn die Fahrgeschwindigkeit wehr als 15 km pro Stunde :rägt, so ist an Niveauübergängen mit großer Frequenz Bewachung orderlich. Beim Passieren von Niveauübergängen ohne Bewachung das Läutewerk der Lokomotive in Tätigkeit zu setzen.

Welches ist die höchste zulässige Belastung der Züge?

120 Achsen.

Wie viele Bremsen müssen sich im Zuge befinden?

o viele, daß bei Neigungen bis einschließlich $^1/_{500}$ der 12. Teil
" " $^1/_{300}$ " 10. "
" " $^1/_{200}$ " 8. "
" " $^1/_{100}$ " 7. "
" " $^1/_{60}$ " 5. "
" " $^1/_{40}$ " 4. "

ıb bei stärkeren Neigungen die Hälfte der Räderpaare gebremst :rden kann.

Welches ist die höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit?

30 km pro Stunde. Extrazüge und Lokomotiven dürfen höchstens 15 km pro Stunde fahren, wenn nicht die beteiligten Stationen vorher von dem Abgange der Züge verständigt sind.

Was gilt bezüglich der Aufeinanderfolge der Züge?

Bei einer Geschwindigkeit von mehr als 15 km pro Stunde dürfen die Züge nur in Stationsdistance folgen.

Unter welchen Voraussetzungen ist das Schieben von Zügen gestattet, ohne daß eine Lokomotive an deren Spitze befindlich?

Der Zug darf höchstens 50 Achsen stark, die Geschwindigkeit nicht größer als 15 km pro Stunde und der vorderste Wagen muß gut bewacht sein.

Welche optischen Signale sollen auf der Strecke gegeben werden können?

„Der Zug soll langsam fahren" und „der Zug soll halten". Die Wärter an frequenten Übergängen müssen zu diesem Zwecke mit Signal-Fahnen und -Laternen versehen sein.

Was gilt über das Signalwesen überhaupt?

Die Einrichtung des Signalwesens hängt von der Eigenartigkeit des Betriebes auf der betreffenden Bahn ab. Dieselbe muß mit einer elektro-telegraphischen Verbindung und die Stationen mit Sprechapparaten ausgerüstet sein. Die Handhabung der Signale geschieht nach den Vorschriften der Signalordnung.

Auf welche Entfernung muß der Stand beweglicher Brücken erkennbar sein?

Auf 300 Meter.

Was gilt bezüglich der Stellung der Einfahrtsweichen?

Wenn die Weichen nicht verschlossen gehalten werden, muß ihre Stellung dem Lokomotivführer durch Signale kenntlich sein.

Vorschriften für die Ausübung des Betriebsdienstes.

(Dienstanweisung für Stationsbeamte.)

Welche Bestimmungen sind bei Ausführung des Betriebsdienstes in erster Linie zu beachten?

Die Bestimmungen des Bahnpolizei- und Betriebs-Reglements sowie der Signalordnung.

Was gilt bezüglich des Freihaltens der zu befahrenden Gleise?

Dieselben müssen stets derartig freigehalten werden, daß die sie passierenden Fahrzeuge nirgends anstoßen. Es dürfen deshalb Gegenstände nicht zu nahe an den Gleisen aufgestellt oder abgelagert werden, und auf zusammenlaufenden Schienensträngen dürfen die Fahrzeuge nie über den Markirpfahl hinausstehen.

Wozu ist der Stationsvorsteher den Weichenstellern gegenüber verpflichtet?

Er hat die Weichensteller täglich mehrmals zu kontrolieren und darüber zu wachen, daß kein Unbefugter die Weiche bedient. Falls die Beigabe von Hülfe an einen Weichensteller nötig erscheint, hat der Stationsvorsteher das Erforderliche zu veranlassen.

Was hat mit jeder Weiche zu geschehen, gegen deren Spitze fahrplanmäßige Züge fahren?

Sie muß während des Durchganges solcher sowie auch außerfahrplanmäßiger Züge oder Lokomotiven, welche in den Bahnhof einfahren oder denselben verlassen, entweder durch besondere Vorrichtungen in ihrer richtigen Stellung gesichert oder von einem Weichensteller bedient sein.

Was enthält die für die einzelnen Stationen besonders aufgestellte Fahrordnung?

Die Fahrordnung enthält die Festsetzungen, welche rücksichtlich der Ankunfts-, Abgangs- und Aufenthaltszeiten der auf der Station verkehrenden Züge ꝛc., sowie der Benutzung der Gleise durch dieselben zur Ein-, Aus- oder Durchfahrt und der Stellung der zu

befahrenden Weichen getroffen sind. Sie giebt an, auf welchem Gleise und durch welche Weichen der Zug einfährt, auf welcher Stelle der Zug hält und abfährt, auf welchem Gleise und durch welche Weichen die Abfahrt erfolgt.

Worauf hat der Stationsvorsteher zur Vermeidung von Störungen im Betriebe hinsichtlich der Fahrordnung zu sehen?

Er hat die sachgemäße Ausführung der Fahrordnung zu überwachen und sich zu überzeugen, daß dieselbe von allen unterstellten Beamten ꝛc. genau beobachtet, nicht aber gewohnheitsmäßig und eigenmächtig umgangen wird.

Auf wessen Anordnung sind nur ausnahmsweise Abweichungen von der Fahrordnung zulässig?

Auf besondere Anordnung des Stationsbeamten, welcher die Erlaubniß zur Ein-, Durch- und Abfahrt der Züge zu geben hat; derselbe muß alle im äußeren Dienste beschäftigten Beamten, insbesondere auch die Weichensteller, vorher rechtzeitig und ausführlich von der beabsichtigten Abweichung von der regelmäßigen Ordnung in Kenntniß setzen.

Welche Verpflichtung liegt hinsichtlich der zu benutzenden Gleise und Weichen dem diensthabenden Stationsbeamten ob, bevor er das Signal zur Ein-, Durch- oder Abfahrt eines Zuges giebt?

Er hat nachzusehen, ob die Gleise völlig frei und die Weichen richtig gestellt sind. Hierbei ist besonders zu prüfen, ob die Weichensignale sowie die optischen Telegraphen ihren Zweck richtig erfüllen.

Was empfiehlt sich, wenn die Freimachung der Gleise für einen ankommenden Zug nicht rechtzeitig zu erwarten stehen sollte?

Meldung an die nächste Station behufs Belehrung des Lokomotivpersonals oder aber vorläufiger Zurückhaltung des Zuges.

Was hat der Stationsbeamte bezüglich der zum Bahnhofsbezirke gehörigen Barrièren zu überwachen?

Das rechtzeitige Schließen und Oeffnen derselben, sowie die Beleuchtung der Übergänge während der Dunkelheit. Er muß

ferner darauf achten, daß die Übergänge nicht auf einen längeren Zeitraum durch Zugaufstellungen und Rangierbewegungen gesperrt werden. Nötigenfalls ist durch Trennung oder Beseitigung des Zuges der Übergang frei zu machen.

Worauf hat der Stationsvorsteher zu achten, damit der tägliche Wasserbedarf für die Lokomotiven stets vorhanden ist und kein Mangel entsteht?

Darauf, daß die Pumpen, Wasserleitungen, Behälter und Wasserkrahnen stets in gutem Zustande sind und insbesondere die letzteren im Winter nicht einfrieren, sowie daß die Ausgußröhren gangbar bleiben. Bei Eintritt von Frost sind die Krahnsäulen und deren Fuß mit einer Umhüllung von Stroh ꝛc. zu versehen. Die Behälter und Krahnen sind zeitweise zu reinigen, damit keine Verstopfungen eintreten. Wenig benutzte Krahnen werden vorsichtshalber angeschlossen, damit Unbefugte dieselben nicht handhaben können.

Was hat der Stationsvorsteher bei zu befürchtendem oder eintretendem Wassermangel zu thun?

Er hat dem vorgesetzten Betriebsamte sowie den benachbarten Wasserstationen Kenntniß zu geben. Empfehlenswert ist es, die Ausgüsse der Wasserkrahne anzuschließen, um die Entnahme von Wasser überwachen zu können.

Auf welchen Stationen hat der Stationsvorsteher die Reinigung und Instandhaltung der Lokomotiven zu beaufsichtigen?

Auf denjenigen Stationen, auf welchen kein besonderer maschinentechnischer Beamter hierfür stationiert ist.

Worüber hat der Stationsvorsteher namentlich zu wachen?

Darüber, daß die zum regelmäßigen Dienst und zur Reserve bestimmten Lokomotiven rechtzeitig gereinigt, angeheizt und zum Dienst bereit gestellt werden. Wird eine Lokomotive dienstunfähig, so ist dies dem Betriebs-Maschineninspektor bezw. Werkmeister unverzüglich nötigenfalls telegraphisch anzuzeigen und die Art des Defektes so genau anzugeben, daß Rückfragen nicht erforderlich werden.

In welche Arten zerfällt im allgemeinen der Lokomotivdienst?

In den Personenzug-, Güterzug-, Rangier- und Reservedienst.

Welche Angaben enthält die „Maschinendisposition"?

Die Verteilung der Lokomotiven auf die verschiedenen Maschinenstationen, die Festsetzung der einzelnen Lokomotivfahrten, die Bestimmung der Reservestationen, die Gattung und Anzahl der Maschinen für den Zug-, Rangier- und Reservedienst.

In welchen Fällen können Leerfahrten der Lokomotiven entstehen?

Bei der Hinfahrt oder Rückkehr von Vorspannmaschinen, bei Maschinen von Sonderzügen 2c. (Um unnütze Leerfahrten zu vermeiden, ist zu erwägen, ob solche Lokomotiven nicht in der Richtung nach der Heimatstation benutzt werden können.)

Darf die für eine Güterzugmaschine festgesetzte höchste Geschwindigkeit überschritten werden, wenn eine solche ausnahmsweise einen Personenzug befördern muß?

Nein, selbst dann nicht, wenn Verspätungen entstehen.

Wozu hat der Stationsbeamte das Lokomotivpersonal anzuhalten, um Belästigungen des Publikums durch die Lokomotive fernzuhalten?

Daß das Lokomotivpersonal die Dampfpfeife nicht unnötiger Weise oder zu lang gebraucht, daß auf den Perrons 2c. die Cylinderhähne nicht geöffnet werden, die Sicherheits-Ventile nicht abblasen und der Blasehahn nicht geöffnet wird, falls solches nicht augenblicklich notwendig wird, daß aus dem Schornsteine der Lokomotive kein schmutziges Kesselwasser ausgeworfen wird (Spucken der Lokomotive), und daß keine übermäßige Rauchentwickelung stattfindet. Injekteure und Probirhähne dürfen nicht gebraucht werden, wo das ausspritzende Wasser Personen 2c. beschmutzen könnte.

Welche Verpflichtungen hat der Stationsvorsteher hinsichtlich der Beaufsichtigung, Verwendung und Rapportierung der Wagen?

Der Stationsvorsteher muß die Instandhaltung, Reinigung, das Schmieren und die vorschriftsmäßige Verwendung der Wagen überwachen und nötigenfalls veranlassen. Beschädigte und zum

Dienst untaugliche Wagen dürfen zu Transportzwecken nicht benutzt, müssen vielmehr, wie auch die zur Revision eingeforderten Wagen, der zuständigen Werkstätte zugeführt werden. Auf der Station unbenutzt stehende Wagen müssen verschlossen gehalten werden. Die rechtzeitige Be- und Entladung der Güterwagen hat der Stationsvorsteher zu überwachen, ebenso die rechtzeitige Bereitstellung zur Be- und Entladung. Nach erfolgter Entladung sind die losen Bestandteile der Güter- und Packwagen denselben wieder ordnungsmäßig beizugeben bezw. der Güterexpedition zur Aufbewahrung oder Rücksendung zu überweisen. — Die vorgeschriebenen Wagen-Rapporte und Meldungen sind wie die Wagendisposition rechtzeitig und genau auszuführen.

Was hat während des Stillstehens von Wagen auf dem Bahnhofe zur Vermeidung unbeabsichtigter Bewegungen zu geschehen?

Die Wagen müssen durch Anziehen der Bremsen, Aneinanderkuppeln, Durchstecken von Bremsstangen durch die Räder oder durch Gleisvorlagen gegen Fortbewegung gesichert werden. Die zu diesem Zwecke angebrachten Gleissperren sind verschlossen zu halten und nur während des Rangierens zu öffnen. Durch Unterlegen von Steinen, Holzstücken ꝛc. dürfen die Wagen nicht festgestellt werden.

Was ist bei Ausführung des Rangierdienstes zu beachten?

Die zur Sicherung der Menschen, des Betriebsmaterials und der Güter erforderliche Vorsicht und insbesondere die Bestimmungen der Rangier-Instruktion.

Welche Punkte sind bei den Rangierarbeiten zur Verhütung der Verletzung von Personen besonders zu beachten?

Beim Rangieren und Schieben der Wagen darf Niemand innerhalb des Gleises gehen. Niemand darf sich an die Buffer stillstehender oder aber rollender Wagen anlehnen oder unter Wagen hindurchkriechen. Die Decke eines in Bewegung befindlichen Wagens darf nicht betreten und das Gleis kurz vor einem herannahenden Zuge oder Fahrzeuge nur, wenn unumgänglich notwendig, über-

schritten werden. Letzteres gilt von dem Überklettern über Wagen und vom Auf- und Abspringen an in Bewegung befindlichen Wagen. Das An- und Abhängen der Wagen soll tunlichst bei deren Stillstehen, andernfalls mit größter Vorsicht vorgenommen werden. Es darf sich Niemand vor die Buffer stellen oder zwischen den Buffern nahe zusammenstehender Wagen aufrecht hindurchgehen.

Welche Punkte sind außerdem von der das Rangieren leitenden Person zu beobachten?

Das Rangieren hat streng nach den erteilten Weisungen zu erfolgen, unnützes Hin- und Herfahren, sowie Aufenthalt ist zu meiden. Den Lokomotivführern und Weichenstellern sind über die beabsichtigten Bewegungen bestimmte Weisungen und deutliche Signale zu geben. Vor jeder Bewegung ist sich von dem Freisein der Gleise und der richtigen Weichenstellung zu überzeugen. Auf oder in den Wagen stehende Personen müssen rechtzeitig aufmerksam gemacht, besetzte Personenwagen besonders vorsichtig behandelt werden. Letzteres gilt von Wagen, welche mit explosiven Stoffen oder leicht zerbrechlichen Sachen beladen sind. Wege-Übergänge dürfen nicht übermäßig lang gesperrt, nötigenfalls müssen dieselben durch Trennung des Zuges zeitweise in entsprechender Breite freigemacht werden. — Beschädigungen von Wagen und das Fehlen von Bestandteilen derselben sind vorschriftsmäßig zu melden.

Was gilt von dem Abstoßen von Wagen?

Das Abstoßen hat vorsichtig zu geschehen, damit heftiges Anprallen der Wagen vermieden wird. Auf horizontaler Strecke dürfen 5 Wagen nur dann gleichzeitig abgestoßen werden, wenn sich mindestens *eine* bediente Bremse darunter befindet; mehr als 10 Wagen dürfen überhaupt nicht gleichzeitig abgestoßen werden, ebensowenig wie ein Personenwagen ohne bediente Bremse.

Welche Maßregeln sind bei Benutzung von Ablaufgleisen zu beobachten?

Ohne Bremse dürfen höchstens *zwei* festgekuppelte Wagen zusammen ablaufen, bei bedienter Bremse höchstens *fünf* beladene

oder zehn leere, gekuppelte Wagen. Der erste Wagen ist erst nach Ankunft auf seinem Standorte festzustellen, die folgenden werden sofort angekuppelt, aber nicht gebremst. Die einzelnen Wagen oder Wagengruppen dürfen einander nur in Abständen von wenigstens 100 Metern folgen. Die Anwendung von Bremsknütteln hat vorschriftsmäßig zu geschehen, indem derselbe zwischen Langbaum und Tragfeder geschoben und an den Radreifen angeklemmt wird.

Was gilt von Rangierbewegungen, welche mit Zügen während des Aufenthaltes auf Stationen vorgenommen werden?

Dieselben geschehen auf Weisung des diensthabenden Stationsbeamten oder Zugführers unter Beachtung der gegebenen Signale vorsichtig und ohne zu großen Zeitaufwand.

Worauf hat der Stationsbeamte bei Zusammenstellung und Revision der Züge namentlich zu sehen?

Darauf, daß die Betriebsmittel sich in völlig betriebssicherem Zustande befinden und in der gehörigen Reihenfolge eingestellt sind, daß alle Fahrzeuge vorschriftsmäßig verkuppelt, die Sicherheits- und Notkuppelungen eingehängt, die vorgeschriebenen Bremsen vorhanden und gehörig verteilt sind, sowie daß die Zugleine oder eine andere gleichartige Vorrichtung angebracht und der Zug mit den vorgeschriebenen Signalen versehen ist.

Welche Gattungen von Zügen unterscheidet man?

Nach dem Beförderungszwecke und der Fahrgeschwindigkeit unterscheidet man: Expreß- und Courierzüge (Personen I. und II. Kl., Briefpost, zuweilen Courier-Eilgut), Schnellzüge (I.—III. Kl., Brief- und Packetpost, Schnellzugsgut), Personenzüge (I.—IV. Kl., Post, Eilgut und Vieh), Güterzüge und Viehzüge. Den ersteren Zügen werden diejenigen der Allerhöchsten Herrschaften (Hofzüge) gleich geachtet. Mit Militär besetzte heißen Militärzüge. Nach der Länge und Ausdehnung des Bahngebietes, innerhalb dessen sich die Züge bewegen, unterscheidet man Lokal- und Verbandszüge (erstere dienen dem Lokal-, letztere dem direkten

Verbandsverkehre). Befördern die Güterzüge nur Wagenladungen, so heißen sie Ladungszüge, andernfalls Stückgüterzüge. Enthalten erstere nur einen Transportartikel, so spricht man von Kohlen-, Getreide-, Pulverzügen ꝛc. Verkehren die Züge regelmäßig nach Maßgabe des Fahrplanes, so heißen sie fahrplanmäßige, außergewöhnliche nach besonderem Fahrplane fahrende dagegen Sonder-(Extra-)Züge. Fakultativzüge werden nach vorgesehenem Fahrplane, jedoch nur bei Bedarf gefahren.

Welches ist die Rangordnung der Züge?

Expreß-, Courier- und Hofzug, Schnellzug, Personenzug, Güter- und Viehzug.

Welche Wagen dürfen, abgesehen von solchen, welche betriebsgefährliche Schäden haben oder den bahnpolizeilichen Bestimmungen nicht entsprechen, in Personenzüge nicht eingestellt werden?

Solche Wagen, welche weniger als 3 m Radstand oder Achsen von unter 115 mm Achsstärke haben, achträdrige Wagen mit Drehgestellen und Wagen, welche das Festkuppeln mit Nachbarwagen nicht gestatten.

Welche Gesichtspunkte sind für die Stellung der Wagen im Zuge maßgebend?

Die Betriebssicherheit und Zweckmäßigkeit.

In welcher Reihenfolge werden im allgemeinen die Wagen in den Zug eingestellt?

Vorn im Zuge befinden sich die schweren Fahrzeuge, als Lokomotiven und beladene Wagen, denen die leeren folgen. An den Schluß des Zuges stellt man: durch Kuppelstangen verbundene Wagen (Langholzwagen ꝛc.) (leer dürfen diese Wagen nicht durch Kuppelstangen verbunden sein), ferner Wagen, deren Ladung sich teilweise loslösen und herabfallen könnte, defekte aber noch laufsähige Wagen, Chemikalienwagen, Wagen mit Petroleum, Pulver und selbstentzündlichen (feuergefährlichen) Stoffen. Der letzte Wagen darf (wegen der Signallaternen) nicht mit Petroleum be-

laden sein. Den Pulverwagen müssen mindestens drei nicht mit feuergefährlichen Sachen beladene Wagen folgen und vier solcher vorangehen. Bei Petroleum- und Pulvertransporten muß der letzte Wagen des Zuges eine bediente Bremse haben. Im Übrigen folgen die Wagen stationsweise, so daß die auf der nächstliegenden Station zur Aussetzung gelangenden Wagen vorne stehen.

Welches ist gewöhnlich die Reihenfolge der Wagen in Personenzügen?

Packwagen, Eilgutwagen, Post- und Postbeiwagen, Personenwagen, bedeckte Güterwagen, Viehwagen, offene Wagen und leere Wagen.

Wie soll die Kuppelung der Wagen in den verschiedenen Zügen vorgenommen werden?

In Personenzügen wird die Kuppelung soweit angezogen, daß sich die Buffer berühren, in Güterzügen dagegen nicht straff, jedoch darf der Abstand zwischen den Buffern nicht allzu groß sein. Nicht benutzte Kuppelungen werden aufgehängt oder wenigstens so weit eingeschraubt, daß der vorgeschriebene Abstand von 75 mm von Schienenoberkante vorhanden ist.

Worauf hat der Stationsbeamte bezüglich der Personenwagen besonders zu sehen?

Darauf, daß die Handgriffe der Personenwagen stets reingehalten und in die Wagen selbst während der heißen Jahreszeit durch Öffnen der Fenster mindestens ¼ Stunde vor Abgang des Zuges frische Luft eingelassen und die Wagendecken mit Wasser begossen werden. Das Innere der Personenwagen muß stets rein und sauber, die Heizung und Beleuchtung eine ordnungsmäßige sein.

Für welche Zeit tritt die Heizung der Personenzüge ein?

Für die Zeit vom 1. Dezember bis 1. März werden alle Personenzüge geheizt. In der Zeit vom 15. Oktober bis 30. November und vom 1. März bis 15. April werden die Tageszüge geheizt, wenn an einem Tage die äußere Temperatur unter 4° Wärme

(Réaumur) sinkt, die Nachtzüge schon, wenn die Temperatur während einer Nacht auf 0° sinkt. Hat die Nachttemperatur dreimal hintereinander über 0° und die Tagestemperatur an drei Mittagen mindestens + 4° betragen, so wird das begonnene Heizen wieder eingestellt. Die Zugabgangsstation entscheidet in dieser Beziehung.

Welche Temperatur soll in den Coupés angestrebt werden?

Die normale Wärme soll 8°, die geringste 6° und die höchste 12° betragen.

Welche Heizmethoden sind die gebräuchlichsten?

Die Ofenheizung (in größeren Wagenabteilungen), Luftheizung, Dampfheizung und Heizung mit Preßkohlen.

Auf welche Weise wird die Heizung mittelst dieser verschiedenen Methoden ausgeführt?

Die gewöhnlichste Art der Ofenheizung ist die mit Füllöfen für Holzkohlen oder aber Steinkohlen. Das Nachheizen erfolgt nur auf bestimmten Stationen, und wird Brennmaterial im Wagen nicht vorrätig gehalten, damit das Publikum die Öfen nicht bedienen kann, weshalb auch alle Türen an denselben fest verschlossen zu halten sind. — Bei der Luftheizung liegt der Ofen außerhalb des Wagenraumes unter dem Wagenkasten und besteht aus einem Blechcylinder, welcher einen mit Brennmaterial gefüllten, runden, aus Eisenstäben gebildeten Korb enthält und mit Aschenfall und Gasabführungsrohr versehen ist. Den Blechcylinder umschließt ein doppelter Eisenmantel, aus welchem Leitungsröhre die warme Luft in die Coupés führen. — Bei der Dampfheizung wird der Dampf in der Regel von der Maschine durch eiserne Rohrleitungen, welche unter den Wagen liegen und zwischen diesen durch Gummischläuche verbunden sind, nach den in den Coupé's unter den Sitzen befindlichen Heizcylindern, welche die Wärme in das Coupé abgeben, geführt. Die Wärmeregelung erfolgt durch Klappen, welche in den Zwischenleitungen zwischen der Hauptleitung und den Heizcylindern liegen und geschlossen oder mehr

oder weniger geöffnet werden können. An jedem Ende eines Wagens befindet sich in der Rohrleitung ein Absperrhahn; an den Verbindungen der Gummischläuche befinden sich kleine Hähne oder selbsttätige Ventile, welche das sich aus dem Dampf bildende Wasser ablassen. — Bei der Preßkohlenheizung ist unter der Sitzbank ein eiserner, ganz luftdichter Heizkasten angebracht, welcher nur durch eine kleine, dicht schließende Thür an der Seitenwand des Wagens zugänglich ist und einen Korb aus Drahtgeflecht oder einen durchlöcherten, oben offenen Blechkasten enthält, welch' letzterer herausziehbar ist und mit den vorher entzündeten Preßkohlen gefüllt wird. Die Verbrennungsgase ziehen durch ein Ableitungsrohr unter dem Wagen ab. Die (selbstentzündlichen) Preßkohlen (präparierte oder plastische Kohlen) bestehen aus gemahlenen und in Salpetersäure getränkten Holzkohlen, welche in Backsteinform gepreßt werden. Sie müssen in trockenen, luftigen Räumen aufbewahrt werden.

Was hat zu geschehen, wenn auf einer Station das Erlöschen des Feuers in einem Heizkasten bemerkt wird?

Der nächsten Heizstation ist behufs Bereithaltung brennender Kohlen telegraphisch Mitteilung zu machen.

Welche Methoden der Beleuchtung der Coupé's unterscheidet man?

Die Oel- und Gasbeleuchtung. Bei der ersteren werden die mit Rüböl gespeisten Coupélaternen in die hierfür vorgesehenen Oeffnungen in der Decke der Wagen eingesetzt. Bei der Gasbeleuchtung sind unter dem Wagen ein oder zwei cylindrische Gasrecipienten angebracht, von denen eine Rohrleitung an der Außenseite des Wagens zur Decke und über diese bis zu den Brennern, die von halbkugelförmigen Glasglocken umschlossen, führt. Einer der Recipienten ist an beiden Stirnseiten mit einer Rohrverschraubung mit Absperrventil zwecks Einführung des Gases aus dem Gasbehälter versehen. An der an dem Wagen emporführenden Leitung befindet sich ein Haupthahn, welcher mit einem

besonderen Schlüssel geöffnet und geschlossen werden kann. Das Anstecken geschieht mittels einer Spiritusflamme, nachdem der Haupthahn geöffnet und der Deckel mit dem Schornsteine an der Laterne umgelegt ist. Hiernächst wird der Deckel wieder geschlossen. Zwecks Auslöschen der Flammen wird nur der Haupthahn zugedreht. (Das verwandte Gas ist übrigens kein Steinkohlengas, sondern aus Paraffinöl, Petroleum oder unbrauchbaren Fetten ꝛc. gewonnenes Fettgas. Zur Beförderung des Gases von den Gasbereitungsstationen nach anderen Stationen dienen die besonders eingerichteten Gaswagen.)

Bezüglich welcher Punkte hat der Stationsbeamte mit dem Zugführer und Wagenmeister den Zug vor Abfahrt von der Anfangsstation eingehend zu revidieren?

In Bezug darauf, daß

1. keine Wagen mitgenommen werden, deren Mängel die Sicherheit der Fahrt beeinträchtigen;
2. die Reihenfolge der Fahrzeuge den gegebenen Anordnungen nicht zuwiderläuft;
3. die größte für den betreffenden Zug zugelassene Achsenzahl nicht überschritten ist;
4. die vorschriftsmäßige Zahl bedienter Bremsen im Zuge vorhanden ist, und daß dieselben angemessen verteilt sind, sowie, falls der Zug mit durchgehender Bremse oder mit Gruppenbremsen ausgerüstet ist, daß deren Leitungen ordnungsmäßig geschlossen sind;
5. die Fahrzeuge mit einander in doppelter Weise gehörig gekuppelt sind;
6. die Zugleine, soweit die bestehenden Bestimmungen deren Anbringung erfordern, richtig eingelegt und befestigt ist;
7. die erforderlichen Zugsignale angebracht sind;
8. in Bezug auf Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Personenwagen nichts versäumt ist;

9. sofern der Zug für Personenbeförderung bestimmt ist, Frauen- und Nichtrauchercoupé's in der nötigen Anzahl vorhanden und mit entsprechender Bezeichnung versehen sind;
10. sich Klosets in vorgeschriebener Anzahl im Zuge befinden und dieselben gereinigt und desinfiziert sind, sowie, daß die etwa vorhandenen Wasserbehälter für die Klosets und für die Waschtoiletten mit Wasser gefüllt sind;
11. die Belastung der Güter-, Gepäck- und Postwagen annähernd gleichmäßig in denselben verteilt ist, die Bufferhöhen sich in den zulässigen Grenzen halten und die Federn nicht übermäßig stark durchgebogen sind;
12. die Achslager gehörig geschmiert sind.

Wo ist diese Revision zu wiederholen?

Auf den Zwischenstationen, auf welchen eine Veränderung in der Zusammensetzung des Zuges eintritt und so oft es der Aufenthalt gestattet.

Was hat zu geschehen, wenn sich Mängel an den Betriebsmitteln ergeben?

Die Mängel sind entweder sofort zu beseitigen oder, falls dies untunlich, die schadhaften Betriebsmittel, wenn sie nicht mehr lauffähig sind, auszusetzen. Wenn dieselben ohne Gefahr für die Betriebssicherheit weiterlaufen können, sind sie mit den vorgeschriebenen Meldezetteln zu bekleben und bis zur Endstation oder Reparaturstation im Zuge zu belassen. Von der erforderlich werdenden Aussetzung eines Postwagens ist den Postbeamten möglichst frühzeitig Kenntnis zu geben.

Welche Gegenstände sollen in jedem Packwagen vorhanden sein?

Die insbesondere durch das Bahnpolizei-Reglement vorgeschriebenen Geräte und ein Verzeichnis derselben. (Inventarien-Verzeichnis.)

Was ist zu beachten, damit einerseits eine unnötige Belastung der Personenzüge vermieden, andererseits der zur Unterbringung der Passagiere erforderliche Raum vorhanden ist?

Die Personen- und gemischten Züge dürfen weder zu viele noch zu wenig Personenwagen führen, und muß deshalb der Stationsvorsteher über die Verkehrsverhältnisse unterrichtet sein. Steht eine ungewöhnliche Personenfrequenz in Aussicht, so ist die Verstärkung der Züge auf der betreffenden oder einer Vorstation rechtzeitig zu veranlassen und nötigenfalls eine Anzahl von Reservewagen zu bestellen. Bei starker Besetzung ist den weiter gelegenen Stationen die Zahl der noch freien Plätze telegraphisch anzugeben.

In welchen Fällen ist der Stationsbeamte auch ohne besondere höhere Genehmigung berechtigt, außerfahrplanmäßige Züge abzulassen?

a. Wenn eine Teilung zu stark belasteter Züge eintreten muß,
b. wenn bei versäumten Zuganschlüssen durchgehender Personenzüge das Nachbringen eines Teilzuges erforderlich wird,
c. wenn bei Unfällen, Feuersbrünsten ꝛc. plötzlich Hülfszüge nötig werden, wovon jedoch alsbald dem Betriebsamte unter Darlegung der Gründe Anzeige zu erstatten ist.

In welcher Weise sind gewöhnlich die Sonderzüge Allerhöchster und Höchster Herrschaften zu formieren?

a. 1 oder 2 gekuppelte Schnellzugmaschinen,
b. 1 Packwagen mit Bremse,
c. 1 Revisionswagen für die begleitenden Eisenbahn-Beamten,
d. 1 Personenwagen I. und II. Klasse für das Gefolge,
e. die Salonwagen der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften,
f. soweit erforderlich, ein oder mehrere Personenwagen I. und II. Klasse für das Gefolge,
g. die für die Beförderung des Gepäcks außer dem unter b aufgeführten Packwagen noch erforderlichen Wagen und, sofern der letzte dieser Wagen keine Bremse hat, am Schluß ein Bremswagen.

Der unter d genannte Personenwagen muß eine nach dem Schluß des Zuges gerichtete Bremse haben, welche mit einem Schaffner zu besetzen ist, damit von dem unter e aufgeführten Salonwagen aus, in dessen Kopfwand sich in der Regel eine Öffnung befindet, eine Verbindung zwischen dem in dem Endcoupé fahrenden Kammerdiener und dem Zugpersonal hergestellt wird. Diese Bremse ist jedoch zur Vermeidung des mit der Bremswirkung verbundenen Geräusches nur im Notfalle zu benutzen und bei der Berechnung der für den Zug erforderlichen Bremsen nicht in Betracht zu ziehen.

Küchen- und Equipagewagen sind zur Entlastung der Sonderzüge denselben nicht beizugeben, sondern vorher oder nachher mit fahrplanmäßigen Zügen zu befördern, falls ihre Einstellung nicht ausdrücklich angeordnet wird.

An welche Dienststellen hat jede Station, bei welcher ein amtlicher Antrag auf Gestellung von Sonderzügen oder Einstellung von besonderen Wagen in fahrplanmäßige Züge oder Reservierung von Coupés für die Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften eingeht, ungesäumt Mitteilung gelangen zu lassen?

1. An die Direktion,
2. an das Betriebsamt und
3. in dringenden Fällen an die übrigen von der Reise berührten Stationen des Direktionsbezirks.

Jede von der Reise berührte Station hat in dringenden Fällen ebenwohl Mitteilung an die dortselbst etwa stationierten Bau- und Maschinen-Inspektoren, Telegraphen-Aufseher, Bahnmeister, Werkmeister und Wagenmeister zu machen, auch der Ortspolizeibehörde Kenntnis zu geben.

Wozu dienen die Arbeitszüge?

Zur Beförderung von Materialien für den Bau oder die Unterhaltung der Bahn.

Unter welchen Voraussetzungen dürfen Arbeitszüge nur abgelassen werden?

Die höhere Genehmigung muß vorliegen. Die Arbeitszüge dürfen nur nach einem vom Betriebsamt oder von der Bauinspektion aufgestellten Fahrplane innerhalb einer bestimmt abgegrenzten Bahnstrecke verkehren, müssen wie die übrigen Züge signalisiert werden und von einem Zugführer begleitet sein.

Was gilt hinsichtlich der Bremsen im Arbeitszuge?

Der Arbeitszug muß die für Güterzüge vorgeschriebene Anzahl bedienter Bremsen enthalten. Der erste und letzte Wagen muß ein Bremswagen sein.

Wie sollen Zug- und etwaiges Arbeiterpersonal befördert werden?

In einem Personen- oder bedeckten Güterwagen. Das Stehen der Arbeiter auf den Arbeitswagen oder das Auf- und Abspringen derselben ist nicht zu gestatten.

Welche Stellung soll die Lokomotive erhalten?

Die Lokomotive soll den Arbeitszug nur, soweit als es nicht zu umgehen, schieben, eventuell aber, sobald es auf der nächsten Station möglich, umgesetzt werden.

Welche Lokomotiven darf der Stationsbeamte selbständig ablassen?

Hülfs- und Vorspann-Lokomotiven, deren Fahrt bei Ausführung des Betriebsdienstes notwendig wird; jedoch soll die Ablassung solcher einzelnen Lokomotiven tunlichst vermieden werden.

Welches Verfahren ist bei der Stellung von Hülfslokomotiven für einen verunglückten oder liegen gebliebenen Zug zu beobachten?

Der Stationsvorsteher der von der Hülfslokomotive zuletzt berührten Station hat unter eventueller Mitnahme des Rettungskastens bis zur Unfallstelle mitzufahren und das Erforderliche wegen Freistellung der Strecke, Bergung der Güter, Hülfeleistung ꝛc. zu veranlassen. Bei weniger erheblichen Unfällen und wenn kein Umsteigen der Passagiere nötig wird, kann ein Stations-Assistent die Begleitung der Maschine übernehmen.

Was hat der Ablassung von Dräsinen und Bahnmeisterwagen vorherzugehen?

Eine Verständigung der beiden benachbarten Stationen. Eine besondere Signalisierung findet nicht statt.

In welcher Weise soll der Stationsbeamte die Abfertigung der Züge vornehmen?

Er soll bei Ankunft von Personen- und gemischten Zügen in der vorgeschriebenen Dienstkleidung an entsprechender Stelle auf dem Perron anwesend sein, soweit es die Abfertigung der letzteren Züge gestattet, auch bei Güterzügen. Dasselbe ist zu beobachten, wenn ein Zug eine Station auch nur durchfährt, sowie bei der Passierung einzelner Lokomotiven. (Letztere müssen stets auf allen Stationen anhalten.)

Wer hat das Geben des Einfahrtssignals für einen Zug ꝛc. anzuordnen?

Der diensthabende Stationsbeamte stets persönlich.

Worauf ist rücksichtlich der Abfahrtszeit der Züge zu halten?

Auf die Einhaltung der größten Pünktlichkeit. Bei Personenzügen muß sich der Stationsvorsteher zwecks Erreichung jener zeitig durch Rückfrage am Billetschalter von der Zahl der Reisenden unterrichten, um nötigenfalls noch Personenwagen einstellen, Hülfsbremser beordern, Vorspannmaschinen bestellen zu können ꝛc.

Was hat der Stationsvorsteher während des Aufenthaltes eines Zuges auf der Station dem Zugpersonal gegenüber zu tun?

Er hat das Zugpersonal zur möglichsten Schnelligkeit anzuhalten und dessen Leistungen und Verhalten zu überwachen. Ohne seine Erlaubnis darf dasselbe die Restauration nicht betreten.

Wann dürfen Züge mit Personenbeförderung die Station erst verlassen?

Nachdem die fahrplanmäßige Abfahrtszeit eingetreten.

Was hat zu geschehen, wenn die Coursuhr des Zugführers von der Stationsuhr abweicht?

Der Zug hat zu warten, bis die Abfahrtszeit nach beiden Uhren eingetreten ist.

Was hat der Stationsbeamte herbeizuführen, bevor er selbständig einen Sonderzug, Nachzug oder eine Lokomotive abläßt?

Die vollständige und zweifellose Verständigung mit der Nachbarstation und die Bewachung der Strecke. (Eine Ausnahme machen nur die Hülfszüge.)

Was gilt bezüglich der Aufeinanderfolge von Zügen und Lokomotiven?

Der nachfolgende Zug darf erst abgelassen werden, nachdem das Eintreffen des vorausgegangenen auf der nächsten Station oder Blockstation telegraphisch angezeigt ist.

Wie ist zu verfahren, wenn die Telegraphenleitung unterbrochen sein sollte?

Der folgende Zug ist erst abzulassen, wenn das Eintreffen des vorausgegangenen nach Verstreichung der fahrplanmäßigen Fahrzeit anzunehmen ist. Es muß jedoch langsam und vorsichtig gefahren und dem Zug- und Lokomotivführer Mitteilung gemacht werden. Zu letzterem Zwecke sind auch die durchfahrenden Züge auf der Station anzuhalten.

Was muß zur Wiedergewinnung verlorener Zeit bei Zugverspätungen geschehen?

Es muß in den zulässigen Grenzen schneller gefahren und der Aufenthalt auf den Zwischenstationen möglichst gekürzt werden.

Unter welchen Voraussetzungen darf die überschrittene Fahrzeit oder eine Verspätung durch größere Fahrgeschwindigkeit eingeholt werden?

Die höchste zulässige Geschwindigkeit des Zuges selbst sowie der Zugmaschine, wie auch die für den Zug zwischen je zwei Stationen festgesetzte höchste Geschwindigkeit darf nicht überschritten, auf den Bahnhöfen die vorsichtshalber gebotene höchste Geschwindigkeit nicht vergrößert und die zulässige Dampfspannung der Lokomotive nicht überschritten werden.

Wann darf die Ankunft eines Zuges der rückwärtigen Station erst gemeldet werden?

Nachdem der Stationsbeamte die Überzeugung hat, daß das Ende des Zuges der Signalordnung entsprechend gezeichnet ist (Schlußscheibe oder rote Laterne).

Welches ist die zugführende Lokomotive, wenn deren zwei einen Zug fahren?

Die vordere; die andere leistet Hülfe.

Was ist neben den bahnpolizeilichen Bestimmungen zu beachten, wenn ein Zug mit Lokomotive an der Spitze durch eine Maschine geschoben werden soll?

Es darf zwischen der Station und der Steigung, welche der Zug hinauf gedrückt werden soll, kein Gefälle und im Zuge selbst kein durch Kuppelstangen verbundener Langholzwagen sein. Es darf nur eine Maschine drücken, welche vor der Abfahrt dicht hinter dem Zuge stehen und gleichzeitig mit der Lokomotive an der Spitze in Bewegung gesetzt werden muß.

Als wievielte Lokomotive ist eine solche in einen Zug einzustellen, welche mit dem Tender voran fährt?

Stets als zweite, bezw. hinter die regelrecht fahrende. (Die Zuggeschwindigkeit braucht deshalb nicht ermäßigt zu werden.)

Welche Fälle kommen als hauptsächliche Abweichungen von der Fahrordnung in Betracht?

1. Ein Zug wird von einem anderen nicht auf der im Fahrplan bestimmten Station, sondern auf einer der vorhergehenden oder nachfolgenden Stationen überholt;
2. bei eingleisigem Betrieb findet eine Zugkreuzung auf einer anderen als der im Fahrplan dafür bestimmten Station statt;
3. auf zweigleisiger Bahn wird ein Zug oder eine Lokomotive ausnahmsweise auf dem nicht für die betreffende Fahrtrichtung bestimmten Gleise befördert (Schiebelokomotiven, Hülfslokomotiven, Arbeitszüge, Gleissperrungen);

4. bei der Einfahrt in eine Station wird der Zug ausnahmsweise in ein anderes Gleis gelassen, als die Fahrordnung für denselben vorschreibt.

Welches Verfahren haben die Beamten der Stationen einzuhalten, wenn bei eingleisigem Betriebe Kreuzungen oder Überholungen von Zügen stattfinden sollen, welche im Fahrplane nicht vorgesehen sind?

Die Beamten haben sich vor Ablassung der Züge durch den elektrischen Telegraphen in der Weise zu verständigen, daß die betreffende Depesche von der Empfangs- an die Abgabestation wörtlich zurückgegeben und dadurch jedes Mißverständnis ausgeschlossen wird.

Wann hat dasselbe Verfahren stattzufinden?

Wenn auf zweigleisigen Strecken ein Zug oder eine Lokomotive ausnahmsweise das in der Fahrtrichtung links liegende Gleis befahren soll, oder wenn bei der Einfahrt in einen Bahnhof von der regelmäßigen Fahrordnung wesentlich abgewichen werden sollte.

Welchen Beamten ist von allen solchen Maßnahmen (Kreuzungsverlegungen ꝛc.) Kenntnis zu geben?

Dem Zug- und Lokomotivführer. Ersterem ist die Station der verlegten Kreuzung schriftlich mitzuteilen.

Ist eine Kreuzungsverlegung zulässig, wenn eine Verständigung der Stationen nicht möglich ist?

Nein. In diesem Falle müssen die Kreuzungen nach Maßgabe des Fahrplanes stattfinden?

Worauf ist bei Kreuzungsverlegungen hinsichtlich der Züge selbst das Hauptaugenmerk zu richten?

Darauf, daß der allgemein den Vorrang habende Zug in erster Linie pünktlich befördert wird.

Was gilt von der Beförderung der Postsendungen?

Die sichere und rasche Handhabung des Betriebes darf durch die Postbeförderung nicht gefährdet und der pünktliche Gang der

Züge durch die Postexpedition nicht beeinträchtigt werden. Differenzen zwischen Bahn- und Postbeamten hat der Stationsvorsteher der vorgesetzten Dienststelle anzuzeigen.

Wofür hat der Stationsvorsteher im allgemeinen noch Sorge zu tragen?

Für den richtigen Gang der Stationsuhren, das rechtzeitige Öffnen, die Heizung und Beleuchtung der Wartesäle sowie der Billet- und Gepäckexpedition, die Beleuchtung der Perrons und Anfahrten, das Abrufen und Läuten zum Einsteigen 2c.

Was hat der Stationsvorsteher bei allen Vorkommnissen zu tun, bei welchen außergewöhnliche Anordnungen zu treffen sind?

Er hat die Leitung des Dienstes persönlich zu übernehmen und über alle außergewöhnlichen Vorfälle dem Betriebsamte 2c. sofort zu berichten.

Welche Obliegenheiten hat der Stationsvorsteher bei Ausübung des Stationsdienstes als Bahnpolizeibeamter?

Er hat die Aufrechterhaltung der Ruhe, Ordnung und des Anstandes auf den Bahnhöfen und Vorplätzen, namentlich auch die Beachtung der Vorschriften über Aufstellung der Droschken, Dienstmänner 2c. zu überwachen. Erforderlichen Falles kann er die Hülfe der Staats- und Gemeindepolizeibeamten in Anspruch nehmen.

(Die Dienstpflichten des Stationsvorstehers im allgemeinen und in Bezug auf Verwaltung des Bahnhofes s. Seite 298.)

Freifahrtwesen, Verwaltung der Betriebsmaterialien-Nebenmagazine und der Betriebs-Inventarien.

Auf Grund welcher Ausweise darf auf den Preußischen Staatsbahnen nur eine unentgeltliche Beförderung von Personen stattfinden?

Auf Grund von Freikarten für beliebige Fahrten und einen längeren Zeitraum und von Freifahrtscheinen für einzelne bestimmte Fahrten, beide ausgestellt von den zuständigen

Organen der Staatseisenbahn-Verwaltung, ferner auf Grund einer Freikarte des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und seitens der Reichstagsabgeordneten auf Grund einer vom Reichskanzler ausgefertigten Freikarte.

Welche Angaben sollen die Freifahrtscheine enthalten?

1. Namen und Amtscharakter des Inhabers,
2. die zu benutzende Bahnstrecke,
3. die Zeit der Gültigkeit,
4. den Grund der Erteilung,
5. Namen und Amtsstellung des Ausstellers bezw. die ausstellende Dienststelle,
6. Ort und Datum der Ausfertigung,
7. die laufende Nummer,
8. den Trockenstempel der Personen-Controle.

Welches Verfahren soll bei Ausstellung und Benutzung von Freifahrtscheinen eingehalten werden?

Die Freifahrtscheine bestehen aus dem Fahrscheine und dem gleichlautenden Stamme und sind fortlaufend nummerirt (1—100). Die Beamten der eigenen Verwaltung erhalten grüne Scheine, welche sie nach Benutzung an ihren Dienstvorgesetzten abzuliefern haben; alle anderen Personen erhalten weiße Scheine, welche der Schaffner vor dem Zielpunkte der Fahrt und nach vollständiger Benutzung abnimmt und dem Zugführer abliefert, der dieselben an die Endstation behufs Einsendung an die Verkehrs-Controle I abgiebt. Die Stationen haben am 5. jedes Monats die Stämme der ausgestellten Scheine dem Betriebsamte einzureichen, welches sie der Verkehrs-Controle abtritt. Freikarten und Vereinskarten werden nicht coupiert, jedoch nach ihrer Nummer im Fahrberichte vermerkt.

Welchen Personen darf unter Umständen freie Fahrt bewilligt werden?

1. Den Beamten der Staatseisenbahn-Verwaltung bei der Einberufung zum Dienst (auch den Personen des Haus-

standes), bei Reisen zwecks Ablegung von Prüfungen, bei Dienstreisen, bei Versetzungen, bei Beurlaubungen, bei Reisen nach dem Wohnorte des Bahnarztes (auch den erkrankten Familienmitgliedern), auf abgelegenen Stationen zum Schulbesuche der Kinder, zum Einkaufe von Lebensmitteln auf der nächsten Marktstation und zum Kirchenbesuche, bei Entlassung aus dem Dienste und im Todesfalle den Angehörigen nach dem gewählten neuen Wohnorte;

2. den im Interesse der Eisenbahnverwaltung beschäftigten Bau-Unternehmern, Geometern, Arbeitern 2c. bei Ausführung von Arbeiten, bei Versetzung 2c.;
3. den Bahnärzten bei Reisen über ihren Geschäftsbezirk hinaus im Interesse der Verwaltung;
4. den Mitgliedern und Sachverständigen des Landeseisenbahnrates und der Bezirkseisenbahnräte behufs Teilnahme an den Sitzungen;
5. den Beamten fremder Eisenbahnverwaltungen, von denen Gegenseitigkeit geübt wird, bei Dienstreisen, Beurlaubungen, Einberufung und Entlassung;
6. beim Eisenbahnbetriebe verletzten Personen nach dem Orte der ärztlichen Behandlung.

Welche Wagenklasse dürfen die Beamten der Staatseisenbahn-Verwaltung bei Reisen auf Freifahrtschein benutzen?

Alle höheren Beamten (Oberbeamte) eine beliebige Klasse, Verkehrs- und Betriebs-Controleure, Telegraphen-Inspektoren, Bahnärzte, Eisenbahn- und Betriebs-Sekretäre, Haupt-, Betriebs- und Stationskassen-Rendanten, Buchhalter und Kassierer der Hauptkasse, Stations- und Güterexpeditions-Vorsteher, Güter-Expedienten, Stations-Assistenten, Güterkassen-Kassierer, Stations-Einnehmer und Materialien-Verwalter I. Klasse, Werkstätten-Vorsteher und Werkmeister, Bahnmeister, Bauführer, Feldmesser 2c. die II. Wagenklasse, alle übrigen Beamten die III., Arbeiter auch die IV. Wagenklasse.

Kann der Inhaber eines Freifahrtscheines oder einer Freikarte durch Lösung eines Zuschlagbillets die Berechtigung zur Benutzung einer höheren Klasse erlangen?

Nein; es ist stets ein besonderes Billet der höheren Klasse zu lösen.

Was gilt hinsichtlich der Kinder in Begleitung von Inhabern von Freifahrtscheinen?

Kinder unter 4 Jahren sind frei, solche von 4 bis 10 Jahren genießen die tarifmäßigen Vergünstigungen allein reisender Kinder.

Wird auf Freikarten oder Freifahrtscheine Freigepäck gewährt?

Ja, 25 kg.

In welchen Fällen sind die Stations-Vorstände zur Ausstellung von Freifahrtscheinen berechtigt?

Die Stations-Vorstände können Freifahrtscheine ausstellen:

a. für Stationsbeamte, welche einen Reservezug oder eine Reservemaschine begleitet haben, ohne damit zu ihrem Stationsorte zurückkehren zu können,
b. für Fahrbeamte, welche als Passagiere sich zum Dienstantritte begeben oder nach ihrem Wohnort zurückkehren wollen,
c. für Bedienstete, welche einem Zuge zur Aushülfe beigegeben waren und auf der Hin- oder Rückreise nicht in demselben Dienste zu verwenden sind,
d. auf besondere Anweisung eines zur Ausstellung von Freifahrtscheinen berechtigten Beamten, dessen Name nebst Datum der Anweisung auf der Rückseite des Scheines zu vermerken ist,
e. in derselben Weise auf Antrag des Werkmeisters oder Betriebs-Werkstätten-Vorstehers und des Telegraphen-Aufsehers behufs Entsendung von Arbeitern nach Stationen, wo Reparaturen auszuführen oder zur Reparatur benötigte Stücke abzuholen sind,

f. für Beamte fremder Eisenbahnverwaltungen, welche ein Empfehlungsschreiben ihrer Behörde vorzeigen,

g. für Arbeiter, welche zu einem Arbeitszuge gehören oder bei einem Zuge Aushülfe zu leisten oder eine Dräsine zu fahren haben und hierbei auf eine bestimmte Strecke als Passagiere, ohne dienstliche Verwendung zu finden, befördert werden müssen.

In welchen Fällen kann den Beamten und Hülfsarbeitern der Staatseisenbahnen der freie Transport ihrer Effekten bewilligt werden?

Bei Einberufung, Entlassung und Versetzungen, sowie beim Tode eines aktiven Beamten dessen Hinterbliebenen bei einem Umzuge.

Welches Verfahren greift bei Ausführung der freien Effektenbeförderung Platz?

Die die freie Beförderung verfügende Behörde stellt eine „Anweisung zur frachtfreien Beförderung" des Umzuggutes in der für Gepäckscheine üblichen Größe aus, welche dem Gepäckschein-Stamme oder der Frachtkarte angeheftet wird, nachdem das Gut letzterenfalles bei der Güterexpedition mit Frachtbrief aufgeliefert ist. Die Empfangsstation sendet die Anweisung ebenso dem Gepäckschein-Stamme oder der Frachtkarte angeheftet an die Verkehrs-Controle ein. Auf Gepäckschein und Frachtbrief unterbleibt die Frachtberechnung. — Berührt der Transport auch Privatbahnen, so findet Abfertigung auf Frachtbrief unter Überweisung und Erhebung oder Stundung der vollen Fracht statt. Die Empfangsexpedition reicht hiernächst den Frachtbrief mit der den freien Transport genehmigenden Verfügung der Verkehrs-Controle ein, welche wegen Absetzung und Erlaß der auf die Staatsbahnstrecken entfallenden Frachtanteile das Erforderliche veranlaßt. Endet der Transport auf einer Privatbahn, so hat der Empfänger die Rückerstattung der Fracht bei der Behörde, welche ihm freie Beförderung zugesichert, unter Vorlage des Frachtbriefes schriftlich nachzusuchen.

Wie viele Wagen dürfen den Beamten bei einem Umzuge gestellt werden?

Den zur Benutzung der zweiten und dritten Wagenklasse berechtigten Beamten in der Regel nur Ein Wagen, den zur Benutzung einer beliebigen Klasse befugten nicht mehr als zwei Wagen.

Inwieweit kann auch der freie Transport von Brennmaterialien, Lebensmitteln und zur Zeit einer Versetzung noch nicht geernteter Feldfrüchte gewährt werden?

Insoweit, als es sich um eine den eigenen Wirtschaftsbedarf des Beamten nicht übersteigende Menge jener Gegenstände handelt?

Mit welchen Zügen sollen Umzugseffekten befördert werden?

Expreß-, Kurier- und Schnellzüge dürfen nicht benutzt werden. Die Beförderung als Gepäck oder Eilgut ist von der Menge, dem Gewichte, dem Umfange ꝛc. der Stücke abhängig und hat, wenn mit Rücksicht auf Letzteres die Beförderung mit Personenzügen nicht angängig erscheint, dieselbe mit Güterzug stattzufinden.

Ist eine Versicherung des höheren Wertes und der Lieferzeit bei Beförderung auf Transportschein statthaft?

Ja, gegen Entrichtung der tarifmäßigen Frachtzuschläge.

Betriebsmaterialien-Nebenmagazine.

Welche Dienststellen sind zur Verwaltung der Betriebsmaterialien berufen?

Die Haupt- und Nebenmagazine und das Materialienbüreau.

Wem sind die Haupt- und Nebenmagazine unterstellt?

Dem Betriebsamte ihres Bezirkes.

Was gilt bezüglich der Bestellung der Materialien durch die Nebenmagazine?

Die Nebenmagazine bestellen bis zum 3. jedes Monates bei dem ihnen bezeichneten Hauptmagazine, bei welchem die An-

lieferung der Materialien durch die Lieferanten erfolgt, ihren Bedarf für den folgenden Monat mittelst Verlangzettels. Materialien, welche nicht in Vorrat gehalten werden, sind nur im besonderen Bedarfsfalle anzufordern, Petroleum und ähnliche Mineralöle nur in solchen Mengen, wie sie nach den polizeilichen Bestimmungen in den Lagerräumen aufbewahrt werden dürfen. Zu obigem Termine wird auch der Bedarf an Kohlen und solchen Materialien, welche das Hauptmagazin nicht vorrätig hält, für den folgenden Monat bei dem Betriebsamte mittelst einer Nachweisung, welche die zur Beurteilung des Bedarfes nötigen Angaben enthält, bestellt. Die Beschaffung erfolgt durch das Materialienbüreau.

In welcher Weise geschieht die Buchführung in den Nebenmagazinen?

Alle bei dem Nebenmagazine eingehenden Materialien werden sofort nach Empfang der Zeitfolge nach in das Eingangsbuch eingetragen. Zur Kontrollierung der von den Lieferanten bei Lieferungen in Gebinden declarierten Tara hat jedes Nebenmagazin ein Fastagebuch zu führen. (Differenzen sind dem Hauptmagazine bei Rücksendung der leeren Fastagen mitzuteilen.) Bei der Abgabe von Materialien werden dieselben in dem Ausgangs- (Quittungs-)Buche gebucht, welche für die Werkstätten, Stationen, Güter-Expeditionen, Bahnmeister ꝛc. getrennt von dem zu führen ist, welches die an Lokomotivführer und Schmierer verabfolgten Materialien nachweist. Monatlich sind neue Ausgangsbücher anzulegen. Die Empfänger haben darin Quittung zu leisten. Mit den Ausgangsbüchern sendet das Nebenmagazin monatlich eine Veränderungsnachweisung (Rapport) an das Materialienbüreau ein, welche den Bestand des letzten Monates, die Einnahme des laufenden Monates nach dem Eingangsbuche und die Ausgabe nach dem Ausgangsbuche enthält. Am Schlusse ist der hiernach verbleibende Bestand zu ermitteln. Bei größeren Nebenmagazinen können für Einnahme und Ausgabe getrennte Nachweisungen aufgestellt werden.

Was gilt von der Revision der Magazine?

Die Magazine sind jährlich mindestens einmal durch Organe der Betriebsämter zu revidieren. Die hierüber aufgenommene Verhandlung wird von dem Betriebsamte dem Materialienbüreau zwecks Feststellung zugestellt.

Betriebs-Inventarien.

Welche Gegenstände bilden das Betriebs-Inventar?

Alle Werkzeuge, Geräte ꝛc., welche zur Unterhaltung der Bahnanlagen, für den Signaldienst, zur Bedienung der Züge, zur Ausführung des Ladedienstes, zur Ausstattung der Diensträume und Empfangsräumlichkeiten, sowie Bücher, Karten ꝛc., welche zur Belehrung der Beamten oder des Publikums dienen.

Welche Inventarien sind durch die Stationsvorsteher zu verwalten?

Die Inventarien der Station, des Nebenmagazins, der Billet-, Gepäck- und Güter-Expeditionen, der Wagenmeistereien, der Übernachtungslokale des Zug- und Lokomotivpersonals, wenn für letzteres kein besonderer Werkmeister vorhanden ist. Auch der Vorsteher einer selbständigen Güter-Expedition kann das Inventar derselben selbst verwalten.

In welcher Weise wird über die vorhandenen Inventarien Buch geführt?

Bestand, Zu- und Abgang der Inventarstücke ist aus dem Inventarienbuche ersichtlich; außerdem wird in jedem Dienstraume eine besondere Nachweisung der darin befindlichen Inventarien ausgehängt und alljährlich erneuert. Durch zeitweise Revisionen wird die Vollzähligkeit der Inventarstücke festgestellt. Die vorgesetzten Dienststellen (Betriebsämter ꝛc.) führen Control-Inventarienbücher, in welchen jede Veränderung im Inventarienbestande alsbald vermerkt wird. Die hierzu nötigen Angaben erstellt das Hauptmagazin, bei welchem die verschiedenen Dienststellen neue Inventarstücke mittelst Verlangscheines bestellen, und an welches unbrauchbar gewordene wieder abgeliefert werden.

Die Behandlung, Benutzung, Verteilung und Meldung der Wagen.

I. Technisches.

Welche Gattungen von Eisenbahnwagen werden in der Regel unterschieden?

Personenwagen, Viehwagen und Güterwagen.

Aus welchen Teilen besteht jeder Wagen?

Aus dem Untergestell (Rahmen) und Obergestell (Kasten).

Welche Arten von Rädern unterscheidet man?

Speichenräder und Scheibenräder, beide aus Guß- oder Schmiedeeisen. (Außerdem hat man hölzerne Scheibenräder.)

Womit wird jedes Rad versehen?

Mit einem Radreifen oder einer Bandage, welche auf den Radkranz aufgezogen wird und seitlich mit einer Erhöhung, dem Spurkranze, versehen ist.

Wie werden Achsen und Räder untereinander befestigt?

Die Achsen werden unter hydraulischem Drucke in die Radnaben gepreßt (Achsen und Räder müssen stets unverrückbar verbunden sein).

Auf welche Weise sind die Achsen und Räder mit dem Rahmen des Wagens verbunden?

Durch die Achshalter, welche an den Langträgern des Wagens durch Vernietung oder Verschraubung befestigt sind und den Achslagerkasten umfassen. Der Schenkel der Achse liegt im Lagerkasten, welcher aus einem oberen und unteren Teile besteht. In ersterem liegt die Lagerschale aus Metallegierungen.

Wodurch wird die Konstruktion der Achslagerkasten bedingt?

Durch die Art des Schmiermateriales.

Welche Schmiermethoden unterscheidet man?

1. Das Schmieren mit dicker oder starrer,
2. mit dickflüssiger,
3. mit flüssiger Schmiere oder Öl.

Bei den beiden ersten Methoden wird nur in bestimmten Zeitabschnitten geschmiert. Die starre Schmiere beginnt erst zu fetten, wenn durch Reibung des Achsschenkels mit der Lagerschale eine Erwärmung des Lagers eingetreten ist. Das Material ist meistens Talg und Palmöl mit Zusätzen von Soda und Wasser. Die dickflüssige Schmiere besteht aus Öl und Talg oder Baumöl, Unschlitt, Pottasche und Wasser. Als dünnflüssige Schmiere werden Rüböl, Baumöl, Mineralöl oder Fischthran 2c. verwandt.

Welche Schmiermethode ist am verbreitetsten?

Die Ölschmierung. Das Öl kann dem Schenkel von oben, von unten oder von oben und unten zugeführt werden. Unten ist durch Federn ein Saugpolster an den Schenkel angepreßt, welchem durch Dochte das Öl aus dem unteren Ölraume zugeführt wird. Vom oberen Ölbehälter erhält der Schenkel durch Nuten in der Lagerschale entweder direkt oder mittelst Dochte das Öl. Die Ölbehälter sind durch Deckel dicht verschließbar, um Unreinigkeiten fernzuhalten.

Wodurch wird das Heißlaufen der Achsen veranlaßt?

Durch die Reibung zwischen Lagerschale und Achsschenkel bei der Umdrehung des letzteren. Die Reibung wird durch Mangel an Schmiere vergrößert.

Wozu dienen die Tragfedern und wie sind dieselben konstruiert?

Die Tragfedern dienen dazu, die Stöße, welche die Wagenräder durch die Unebenheiten der Bahn 2c. erleiden, nicht direkt auf den ganzen Wagen übergehen zu lassen, sondern tunlichst zu mildern. Sie bestehen aus mehreren Lagen (8—9) gußstählerner Blätter von nach unten abnehmender Länge, welche durch ein umgelegtes Band (Federbund) zusammengehalten und mittels des

Federgehänges an beiden Enden am Federbocke (Federstütze) beweglich angebracht sind. Der Federbock ist unter den Langträger genietet. Bei Personenwagen befindet sich zwischen Federbock und Federgehänge noch ein Schraubengelenk. Durch die Federblattlagen wird ein Stift getrieben, welcher Verschiebungen derselben verhindert. Die Feder ruht auf dem Lageroberkasten, auf welchem ein Zapfen in den Federbund greift. Die Federn erfüllen um so vollkommener ihren Zweck, je länger sie sind.

Wie unterscheiden sich die Wagenrahmen nach der Art des Materials, aus welchem sie hergestellt?

Es giebt Rahmen, welche ganz aus Holz oder ganz aus Eisen oder aus beiden Stoffen bestehen.

Wie sind die Rahmen konstruiert?

Die Rahmen bestehen aus zwei (eisernen) Langträgern, deren Enden durch die Kopfschwelle (Kopfstück) verbunden sind. In dem dadurch gebildeten Rechteck liegen Längs-, Quer- und Diagonal-Verstrebungen, um Verschiebungen zu verhüten.

Aus welchen Teilen besteht die Stoßvorrichtung oder der Buffer?

Aus der Bufferhülse, mit welcher der Buffer an die Kopfschwelle geschraubt ist, und in der sich eine Feder aus elastischem Materiale (Stahl oder Gummi) befindet, der Bufferstange und der Stoßplatte. Die Bufferhülse besteht oft auch aus vier kreuzförmig verbundenen Flacheisen, wobei die Feder sichtbar ist.

Wie sind die Zug- und Kuppelungsvorrichtungen konstruiert?

Der Zugapparat, Zugstange mit Zughaken, geht durch beide Kopfschwellen, ist gegen diese hervorziehbar und mit einer Federvorrichtung (meist aus Stahl) versehen. Jedes Wagenende ist mit einer Schraubenkuppelung (Patentkuppelung) versehen, deren Bügel in den Zughaken des benachbarten Wagens gehängt wird. Der Bügel ist durch eine Schraubenspindel mit einem

Doppelgelenk verbunden, welch' letzteres am Zughaken befestigt diesen umfaßt. Durch Drehung der Spindel mittels eines Hebels, der ein Gegengewicht trägt, lassen sich die Wagen enger oder weiter kuppeln. Außerdem trägt jeder Wagen zwei Sicherheits- oder Notketten an jeder Kopfschwelle.

Welche Apparate dienen zur Regelung der Geschwindigkeit bezw. zum Feststellen eines Zuges?

Die Bremsen.

Welches sind die gewöhnlichsten Bremsen?

Die Klotzbremsen, bei welchen ein Bremsklotz von Holz oder Metall gegen die Radbandage gedrückt wird.

Welche Bremsarten unterscheidet man mit Rücksicht auf ihre Handhabung?

Handbremsen und schnellwirkende Bremsen.

Welches ist die gewöhnlichste Art der Handbremsen?

Die Schraubenbremsen, bei welchen eine Bremsspindel mit der Bremskurbel (am Bremssitze) gedreht wird. Zwei an der Spindel sitzende Muttern bewegen sich in vertikaler Richtung, ohne sich zu drehen. An der unteren Mutter sind zwei Hängeeisen (Bremslaschen) angebracht, welche einen an der Kopfschwelle befestigten Winkelhebel erfassen. Letzterer ist mit der Brems-Zugstange, diese durch Hebel mit der über den Bremsklötzen frei liegenden, mit dem Hängeeisen verbundenen Bremswelle und letztere auf dieselbe Weise mit einer unteren Zugstange in Verbindung gebracht, welche nach dem zweiten Bremsklotze führt und den erzeugten Druck auf diesen überträgt. Die Bremsklötze sind durch Hängeeisen am Untergestell beweglich aufgehängt.

Wann spricht man von kontinuierlichen und automatischen Bremsen?

Wenn die Bremsung eines ganzen Zuges von nur einem Punkte aus bewirkt werden kann, so ist die Bremsvorrichtung eine continuierliche; wenn die Bremsvorrichtung selbsttätig wirkt, so ist sie eine automatische.

Welches ist die bekannteste, neuere kontinuierliche Bremse?

Die Luftdruckbremse von Westinghouse. Bei derselben befindet sich an der Lokomotive eine durch deren Dampf betriebene kleine Luftpumpe, durch welche in ein unter der Maschine liegendes Hauptluftreservoir Luft gedrückt wird. Maschine, Tender und alle Bremswagen tragen Hülfsluftreservoire, welche durch eine Rohrleitung mit dem Hauptreservoire und unter sich verbunden sind. Zwischen den Wagen befindet sich eine Gummischlauchverbindung. Die nicht gebremsten Wagen tragen nur die Rohrleitung. Außer dem Luftreservoir hat jedes Fahrzeug einen damit verbundenen Bremscylinder (die Lokomotive zwei) am Langträger, in welchem ein Kolben befindlich, der einen Hebel mit Zugstangen erfaßt, die nach den Bremshebeln führen. In gewöhnlichem Zustande ist in dem Bremscylinder keine gepreßte Luft, durch Drehung eines Hahnes tritt dieselbe jedoch in jenen und bewirkt durch Druck gegen den Kolben das Bremsen. Ein solcher Hahn läßt sich an allen Punkten des Zuges anbringen und das Bremsen des Zuges sich so von jedem beliebigen Punkte bewerkstelligen. Bei einer Zugtrennung reißt die Rohrleitung, die Luft strömt in den Bremscylinder und es tritt infolge dessen ein Bremsen ein, weshalb die Bremse auch eine automatische ist.

Wodurch unterscheidet sich die Carpenter'sche Modifikation der Westinghouse-Bremse von dieser?

Die Carpenterbremse hat keinen Kolbenschieber, der Bremskolben ist selbststeuernd; das Hülfsluftreservoir ist mit dem Bremscylinder kombiniert und die Bremsklötze stellen sich bei Abnutzung selbsttätig nach.

Welches ist eine ebenfalls kontinuierliche und automatische Bremsvorrichtung?

Die Heberleinbremse, bei welcher über den ganzen Zug eine Leine läuft und die Bremsung durch Holzrollen und Ketten, welche mittels Hebel und Zugstangen die Bremsklötze anziehen, bewirkt wird.

Welche Arten von Güterwagen unterscheidet man nach der Konstruktion des Obergestelles?

Offene und bedeckte Güterwagen. Letztere tragen ein festes Dach; erstere sind entweder hochbordige oder niederbordige.

Zu welchen Transportzwecken dienen offene Güterwagen?

Zur Beförderung von Gütern, welche weniger durch Witterungseinflüsse angegriffen werden (Rohmaterialien 2c.).

Welche Wagen dienen zur Beförderung besonderer Artikel?

Kohlenwagen, Kalkwagen (mit abnehmbaren oder aufzuklappenden Deckeln), Salzwagen, Langholzwagen, als welche auch durch Kuppelstangen verbundene Plateauwagen mit Drehschemeln verwandt werden, Bierwagen, Säurewagen, Gaswagen, ferner offene Viehwagen und Etagewagen (für Schafe, Schweine 2c.), besonders eingerichtete Pferdewagen.

Zu welchen Transportzwecken werden die bedeckten Güterwagen benutzt?

Zum Transport von Einzelgut (Colli), von feuergefährlichen Sachen sowie von solchen, welche unter Witterungseinflüssen leiden, ferner können sie zu Viehtransporten benutzt werden, falls sie Vorrichtungen zum Anbinden 2c. enthalten.

Welche Wagen sind, abgesehen von den Personenwagen, mit ihrem besonderen Zwecke entsprechenden Einrichtungen versehen?

Die Gepäck-(Pack-)wagen und Postwagen.

Welche Gattungen von Personenwagen unterscheidet man?

Nach der innern Einrichtung spricht man von Coupéwagen, deren Inneres durch Zwischenwände abgeteilt und durch Seitenthüren mit Fußtritten davor zugänglich ist (englisches System), oder von Interkommunikationswagen, bei welchen die Eingänge mit Plattform sich an den Stirnwänden befinden und durch das Innere ein Mittel- oder Seitengang führt (amerikanisches System). Ferner gibt es besonders eingerichtete Salon-, Restaurations-, Küchen- und Schlafwagen.

Nach der Wagenklasse unterscheidet man Personenwagen I., II., III. und IV. Klasse oder kombinierte.

II. Bestimmungen des Regulativs für die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Wie weit erstreckt sich die Gültigkeit des obigen Regulativs im allgemeinen?

Es gilt für die Benutzung fremder Wagen jeder Gattung im gesamten Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Unter welchen Bedingungen ist sowohl die Wagen-Eigentümerin als auch die transportierende Verwaltung zur Vermeidung von Umladungen verpflichtet, die Güterwagen bis zur Bestimmungsstation der Ladung durchlaufen zu lassen?

Insofern die Bestimmungsstation im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen oder einer solchen Nichtvereins-Bahn liegt, mit der die Wagen-Eigentümerin in direktem Verkehr steht oder sonstige bezügliche Abmachungen getroffen hat, sowie wenn der Wagen mindestens mit 50 Prozent seiner Tragfähigkeit oder dem Raume nach vollständig beladen oder aber die Ladung als ganze Wagenladung tarifirt ist. Ausnahmsweise darf die transportierende Verwaltung das Gut auf ihre Kosten umladen.

Wie weit müssen die Wagen durchlaufen, wenn sie mit Gütern für verschiedene Stationen beladen sind?

Bis zu derjenigen am weitesten gelegenen Station, auf welcher sie noch ausreichend Güter der ursprünglichen Ladung enthalten.

Wann ist der Weiterlauf der Güterwagen bis zur Bestimmungsstation auch über die oben gedachten Bahnen hinaus gestattet?

Wenn die für die Wagenbenutzung auf der ausführenden Grenzbahn festgesetzte Frist dadurch nicht überschritten wird und in allen Fällen, wenn Steuerverschluß oder Beschaffenheit des Gutes die Umladung verhindert.

Unter welcher Voraussetzung dürfen beladene Wagen auf der Bestimmungsstation ohne Umladung mit neuen Frachtbriefen auf Wunsch der Adressaten weiter, seitwärts oder rückwärts expediert werden?

Wenn die Wagen auch von der Absendestation zur direkten Verladung nach diesen anderen Stationen hätten verwendet werden dürfen.

Dürfen ankommende fremde Wagen auf der Bestimmungsstation bei Entladung nach einem anstoßenden Bahnhofe desselben Ortes übergeführt werden?

Ja, unter Zustimmung der Verwaltung, auf deren Bahn sie übergeführt werden sollen, jedoch wird dadurch keine Verlängerung der Benutzungsfrist begründet, und die überführende Bahn haftet der Wagen-Eigentümerin für die Zeit der Rückgabe.

Ist der Übergang von Personen- und Gepäckwagen auf fremden Bahnen gestattet?

Nur auf Grund besonderer Vereinbarung.

Was hat mit den fremden Wagen nach Eingang auf der Bestimmungsstation zu geschehen?

Sie sind vorzugsweise rasch zu entladen und beladen oder leer nach der Heimatbahn zurückzusenden. Wenn Rückladung vorhanden, so sind sie nach Stationen der Heimatbahn oder vor hinter der Heimatbahn gelegenen Stationen oder in letzter Linie nach Stationen vor der Heimatbahn, die auf dem Hinwege von den Wagen berührt wurden, zu beladen. Die genaue Route des Hinwegs braucht hierbei nicht innegehalten zu werden, wohl aber bei leerer Rücksendung oder nicht ausreichender Ladung.

Dürfen die Wagen auch nach anderen Stationen in der Richtung der Heimatbahn beladen werden?

Nur dann, wenn der Rückweg von der Entladestation zur Heimatbahn gegen den Hinweg von der Übergangsstation der Heimatbahn bis zur Entladestation nicht um mehr als 25 Prozent verlängert wird.

Was kann jede Eigentumsbahn bezüglich des Ortes der Rückgabe der Wagen vorschreiben?

Für einzelne Verkehre kann jede Eigentumsbahn vorschreiben, daß ihr die Wagen auf derjenigen Station, auf welcher sie dieselben abgegeben, oder auf bestimmten anderen Übergangsstationen zurückgegeben werden.

Wann ist es gestattet, Wagen behufs Erlangung von Rückladung weiter
t seitwärts zu leiten?

Wenn die Station, auf welcher Rückladung vorhanden, nicht
r 200 Kilometer weiter oder seitwärts von der Entladestation liegt.

Womit sind alle Wagen auf dem Hinweg von den Übergangsstationen
ersehen, damit ihre vorschriftsmäßige leere Rücksendung erfolgen kann?

Mit Übergangszetteln, aus welchen zu ersehen, von
cher Bahn und auf welcher Station die Wagen übernommen
rden.

Was hat mit Wagen zu geschehen, welche auf einer auf den Hinweg
t berührten Station zur Entladung kommen?

Sie sind nach Entladung mit Begleitschein auf dem kürzesten
ge nach der Heimat abzurichten, wenn nicht die auf dem Hin-
durchlaufene Route auf kurzem Wege zu erreichen ist.

Dürfen die auf dem Heimwege befindlichen leeren Wagen von Unter-
sstationen beladen werden?

Ja, nach Stationen des Rückweges oder jenseits der Heimat-
n gelegenen; auch können diese Wagen bis auf 200 Kilometer
ufs Wiederbeladung abgelenkt werden.

Wozu ist jede Verwaltung bei eigenem dringendem Wagenbedarfe
chtigt?

Sie kann verlangen, daß ihre Wagen auf dem Rückwege
er über ihr Bahngebiet hinaus noch zwecks Beladung weiter-
andt noch auf Seitenbahnen abgelenkt, noch mit der ursprüng-
en Ladung über die Bestimmungsstation weiter geleitet werden.
e anderen Verwaltungen müssen dieses Verlangen beachten,
gegengesetzten Falles die hierfür festgesetzte Konventionalstrafe
richten (15 Mark pro Wagen und je angefangene 24 Stunden).

Was gilt hinsichtlich der gegenseitigen Aushülfe mit Wagen?

Die Vereinsverwaltungen helfen einander im Bedürfnisfalle
gemeinschaftliche Transporte mit Wagen aus. Werden zu diesem
ecke Wagen durch eine Verwaltung requiriert, und passieren diese

leer das Gebiet einer an den Transporten unbeteiligten Verwa
so erhält letztere von ersterer die sechsfache Laufmiete ve
An den Transporten selbst beteiligte Bahnen erhalten fü
Leertransport keine Vergütung.

Welche Vergütung entrichtet eine Verwaltung, welche Wagen z
liebigen Gebrauche mietet, an die die leeren Wagen befördernden Bah

Die sechsfache Laufmiete sowohl für Hin- als Rückweg.
transportierenden Bahnen zahlen weder Lauf- noch Zeitmiet

Wer haftet für regulativmäßige Benutzung, Vergütung ꝛc., wenn
über die Grenzen der Vereinsbahnen hinausgehen?

Die ausführende Bahn; wenn der Übergang dagegen
Steuerverschluß bedingt ist, diejenige Bahn, in deren Bere
Verschluß angelegt wurde.

Als wessen Eigentum werden Wagen von Nichtvereins-Bahnen b
welche durch eine Vereinsverwaltung eingeführt wurden?

Als Eigentum der einführenden Verwaltung; sie werd
nach der Übergangsstation zurückdirigiert, auf welcher sie ein

Was gilt bezüglich der Übernahme und Übergabe der Wagen?

Sind die Wagen übergangsfähig, so kann die Übe
nicht abgelehnt werden und gilt als geschehen, wenn die
mit Begleitpapieren (Frachtkarten, Briefe, Zollpapiere ꝛ
Nachbarbahn zur Verfügung gestellt sind. Jede Verwaltu
von 6 Uhr Morgens bis 10 Uhr Abends mindestens di
die Wagen übernehmen, unbeschadet besonderer Verabre
Verwaltungen, welche die Übernahme von Wagen ablehnen
haben solches den übrigen Bahnen mittels eingeschriebenen
oder Telegrammes anzuzeigen.

Welches sind die regulativmäßig zugestandenen Benutzungsz
fremde Wagen?

Die Benutzungszeit setzt sich aus Lauf- und Lade
zusammen. Die Lauffrist beträgt sowohl für Hin- als Rück
zu 75 km 1 Tag, über 75 bis einschließlich 225 km 2 T

jede angefangenen weiteren 225 km 1 Tag mehr. Die Lade- t für Beladung oder Entladung oder aber Ent- und Beladung der Bestimmungsstation beträgt 2 Tage. Für Ent- und adung auf einer Unterwegsstation während der Rücktour 2 Tage, für Ent- oder Beladung allein 1 Tag zugestanden, n die Wagen dabei nicht für den Lokalverkehr benutzt werden. det ausnahmsweise eine Umladung fremder Wagen vor der timmungsstation statt, so wird ein Tag Ladefrist gewährt, was h bei Umladung oder Zusammenladung auf Übergangsstationen sichtlich der Wagen der Fall ist, die nach verschiedenen Routen r Stationen beladen sind. Bei Weitersendung beladener Wagen neuem Frachtbrief und Weitersendung oder Ablenkung leerer gen behufs Wiederbeladung werden nur weitere Lauffristen, hmalige Ladefristen aber nicht bewilligt.

Wie berechnet sich die für fremde Wagen zu zahlende Miete?

Die Wagenmiete besteht aus Lauf- und Zeitmiete. Die ufmiete beträgt für jedes durchlaufene Kilometer für einen Güter-, päck-, Vieh- 2c. Wagen 0,01 Mark; für einen Personenwagen 02 Mark.

Die Zeitmiete beträgt für je 24 Stunden für die erstere agengattung 1 Mark, für Personenwagen 2 Mark.

Auf den Übergangsstationen wird die Stunde der Übergabe Wagen von dem übergebenden und übernehmenden Beamten riftlich festgestellt, und werden hierbei die Stunden von Mitter- cht zu Mitternacht mit 1—24 bezeichnet. Jede angefangene unde gilt für voll.

Wie viel beträgt die Verzögerungsgebühr, welche die schuldige rwaltung zu entrichten hat, wenn die Gesamtbenutzungsfrist für Hin- und ckweg überschritten ist?

Für Güter- 2c. Wagen 2 Mark, für Personenwagen 4 Mark je 24 Stunden.

Unter welchen Umständen treten Befreiungen von Zeitmiete und Verzögerungsgebühr ein?

Von der für die Bestimmungsstation gewährten zweitägigen Ladefrist bleiben stets 24 Stunden frei, ob diese Frist völlig benutzt ist oder nicht. — Die transportierende Verwaltung bleibt ferner von Zeitmiete und Verzögerungsgebühr befreit, wenn die längere Benutzung nachweisbar veranlaßt ist durch:

1. Unfahrbarkeit der Bahnstrecke in Folge von Naturereignissen oder Unfällen,
2. Betriebsstörungen durch höhere Gewalt,
3. zoll- und steueramtliche Behandlung der Güter,
4. Übernahme-Verweigerung seitens der Nachbarbahn,
5. Beschädigung oder Laufunfähigkeit des Wagens.

Von dem dritten Hindernis muß der Wagen-Eigentümerin, vom ersten und zweiten der Redaktion der Vereinszeitung Mitteilung gemacht werden, wenn die Hindernisse länger als 3 Tage währen. Für die in die Gesamt-Benutzungsfrist fallenden Sonn- und polizeilich gebotenen Festtage tritt eine Befreiung von Verzögerungsgebühr ein. Die Verzögerungsgründe müssen in den Monatsrapporten genau angegeben werden.

Welche Konventionalstrafe hat diejenige Bahn zu entrichten, welche einen leeren Wagen auf dem Rückweg zur Heimat auf eine falsche Route leitet?

Sie hat der transportierenden Verwaltung den sechsfachen Betrag der Laufmiete unter Abzug der auf den Linien dieser Verwaltung etwa von dem Wagen auf der Hin- oder Rücktour beladen zurückgelegten Strecken zu vergüten. (Die Wagen-Eigentümerin erhält von der transportierenden Verwaltung die regulativmäßige Lauf- und Zeitmiete.)

Welche Konventionalstrafe ist zu zahlen, wenn durch Rückbeladung eines Wagens nach einer auf dem Hinweg nicht berührten Station der Rückweg gegen den Hinweg um mehr als 25 Prozent verlängert wird?

Für jedes Kilometer der Verlängerung über 25 Prozent 0,10 Mark pro Wagen an die Eigentümerin.

Welche Konventionalstrafe zieht jede andere regulativwidrige Wagenbenutzung nach sich?

15 Mark für jeden Wagen und jede angefangenen 24 Stunden.

In welcher Weise sind die fremden Wagen zwecks Controle und Abrechnung zu melden?

Jede Verwaltung stellt über die benutzten fremden Wagen jeder besonderen Eigentümerin monatliche Rapporte mit Schuld-Berechnung auf und übersendet sie dieser. In die Rapporte wird der Hinweg aller und der Rückweg mindestens derjenigen Wagen eingetragen, welche bis zum 15. des folgenden Monats zurückgekehrt sind. Auf falschem Wege leer laufende Wagen sind besonders zu melden.

Welche Wagen dürfen bei Übergang auf fremde Bahnen von der übernehmenden Bahn zurückgewiesen werden?

Solche Wagen, welche sich nicht in völlig brauchbarem und betriebssicherem Zustande befinden, oder bei welchen eine Überlastung über 5 Prozent der Tragfähigkeit oder über das vermerkte höchste Ladegewicht festgestellt wird, oder endlich Wagen, welche die Zollgrenze unter Zollverschluß überschreiten sollen und Mängel in der hierbei vorgeschriebenen Einrichtung aufweisen. — Die ihr zugeführten eigenen leeren Wagen darf die übernehmende Bahn nie zurückweisen.

Was gilt bezüglich der Beaufsichtigung und Behandlung fremder Wagen?

Fremde Wagen sind mit derselben Aufmerksamkeit und Sorgfalt zu behandeln wie die eigenen. — Wagen mit periodischer Schmierung sind mit Angabe der Schmierperiode zu versehen.

Wie sind lose Wagen-Bestandteile zu behandeln?

Lose Bestandteile (Rungen, Bordbretter 2c.) müssen auf Begleitschein kartiert oder an beiden Langseiten des Wagens vermerkt sein, welch' letzteres auch mit allen leicht abtrennbaren Gegenständen (Knieleder der Bremssitze 2c.) sowie mit festen Decken und Schlössern

zu geschehen hat. Die losen Bestandteile sind von den Wagen nicht zu trennen und, falls dies unabsichtlich geschehen, an die Übergangsstation der Heimatbahn mittelst Begleitschein und Karte abzusenden. Die Wagen-Bestandteile sollen möglichst mit Eigentums-Vermerk versehen sein.

Wie sind Ladungs-Geräte und insbesondere Wagendecken zu behandeln?

Ladungs-Geräte und besonders Decken sind tunlichst mit Eigentumsmerkmal zu versehen. Geräte, die auf dem Rückwege keine Verwendung finden, müssen spätestens innerhalb zweier Tage frachtfrei an die Versandstation zurückgeschickt werden und zwar mittels kartierten Begleitscheines möglichst als Eilgut. Wagendecken, welche getrennt von den Wagen zur Beförderung gelangen, sind hierbei zusammenzulegen und zu plombieren, zugehörige Leinen hineinzulegen. Für verspätete Rücklieferung von Decken sind der Eigentümerin pro Tag und Decke 0,50 Mark zu vergüten. (Ansprüche wegen Verlustes oder Beschädigung von Ladungs-Geräten sind innerhalb dreier Monate nach Absendung derselben anhängig zu machen.)

Nach welchen Grundsätzen regelt sich die Haftung für Verlust und Beschädigung von mit kartiertem Begleitscheine beförderten Wagen-Bestandteilen und Ladungs-Geräten?

Nach den für den Transport gewöhnlicher Güter geltenden Bestimmungen, insbesondere denjenigen des Übereinkommens zum Vereins-Betriebs-Reglement.

Was gilt hinsichtlich der Meldung von Beschädigungen fremder sowie auf dem Wege nach einer fremden Bahn befindlicher eigener Wagen?

Jede Beschädigung ist auf der Station, wo sie eintritt oder zuerst bemerkt wird, durch eine auf beiden Langseiten des Wagens aufzuklebende Meldung kenntlich zu machen, ebensowie das Fehlen oder die Beschädigung loser Bestandteile. Die Meldung soll den gedruckten oder gestempelten Stationsnamen, die übrigen Angaben in Tinte oder Farbstift enthalten. Neue Beschädigungen sind stets durch neue Meldungen zu bezeichnen, Wagen, die nicht wieder

beladen werden dürfen, mit einem roten Streifen mit der Aufschrift „Nicht zu beladen" zu bekleben. Die Meldung kleinerer Schäden ist nicht erforderlich. Über Beschädigungen von Wagen durch Brand, Blitz, Explosion 2c. wird der Eigentümerin sofort mittels eingeschriebenen Schreibens Anzeige gemacht und nachträglich eine Tatbestands-Verhandlung übersandt. — Laufunfähige, auf andere Wagen verladene Wagen werden auf kartierten Begleitschein zurückbefördert, ohne mit Beschädigungsmeldung versehen zu werden.

Wie ist bezüglich der Wagen-Beschädigungen auf den Übergangsstationen zu verfahren?

Auf den Übergangsstationen werden auf den Übergabegleisen die Wagen von den beiderseitigen Beamten revidiert, um ihre Übergangsfähigkeit oder das Vorhandensein der Meldungen an beschädigten Wagen festzustellen.

Mangelhafte, undeutliche, abgeänderte Meldungen begründen die Zurückweisung der Wagen und sind von der übergebenden Bahn durch vorschriftsmäßige zu ersetzen. Fehlende Meldungen sind von ihr gleicherweise nachzuholen. Jede Bahn führt für jede Verkehrsrichtung ein Revisionsbuch, in welches der Inhalt aller Meldungen, die noch nicht in die Revisions-Bücher einer vom Wagen vorher passierten Übergangsstation eingetragen sind, wörtlich und von beiden Beamten gleichlautend eingetragen und, wie die anzuklebenden Meldungen, unterzeichnet wird. Allmonatlich werden die Revisionsbücher der hierzu bestimmten Dienststelle eingereicht. Ist eine Beschädigungsmeldung auf einer Wagenseite abhanden gekommen, so ist sie durch eine Duplicat-Meldung zu ersetzen, die Ausfertigung letzterer im Revisionsbuch zu vermerken.

Was gilt hinsichtlich der Ausführung von Reparaturen fremder Wagen?

Können Mängel an Wagen sofort beseitigt werden, so geschieht dies da, wo sie entdeckt werden. Andernfalls ist der Wagen, wenn er beladen weiterlaufen kann, bis zur Bestimmungsstation durchlaufen zu lassen bezw. wird er, wenn er leer in die Heimat zurück-

kehren kann, dieser zugeführt. Kann dagegen der Wagen nicht ohne Gefahr beladen weiterlaufen, so hat seine Entladung auf der Entdeckungsstation zu erfolgen, und wenn er nicht leer bis zur Heimat laufen kann, wird er der nächsten Werkstätte überwiesen oder auf einen anderen Wagen verladen in die Heimat verbracht. — Nimmt eine Verwaltung einen fremden Wagen in Reparatur, so teilt sie dies, wie auch die Rückgabe in den Betrieb, der Eigentümerin mit. Erforderliche Ersatzstücke werden von letzterer verlangt und frachtfrei nach dem Orte der Reparatur befördert.

III. Vorschriften für die gemeinschaftliche Wagenbenutzung der Preußischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, sowie der diesen Vorschriften beigetretenen deutschen Eisenbahnen.

Welche deutsche Eisenbahnverwaltungen sind den obigen Vorschriften beigetreten?

1. die Kaiserliche General-Direktion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu Straßburg,
2. die Direktion der Oldenburgischen Bahnen,
3. der Weimar-Geraer Bahn,
4. der Saalbahn.

In welche Gruppen sind die dem Staatsbahn-Wagenverbande angehörigen Bahnen für die gemeinsame Benutzung der Güterwagen eingeteilt?

In 4 Gruppen, nämlich:

I. die Direktionsbezirke Bromberg, Breslau und Berlin;
II. die Direktionsbezirke Altona, Hannover, Magdeburg, Frankfurt a. M. und Erfurt (mit Saal- und Weimar-Geraer Bahn) sowie die Oldenburgischen Bahnen;
III. die Direktionsbezirke Köln links- und rechtsrheinisch und Elberfeld;
IV. die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Wie werden die Güterwagen jener Verwaltungen geschieden?

a. In Heimat-Wagen, d. h. jeder einzelnen Verwaltung gehörige,
b. Staatsbahn-Wagen, d. h. die Wagen der für Rechnung des Staates verwalteten Bahnen,
c. Verbands-Wagen, d. h. diejenigen sämtlicher Bahnen.

Wie können die dem Staatsbahn-Wagenverbande angehörigen Bahnen die Güterwagen der übrigen Verbandsverwaltungen benutzen?

Gleich den eigenen (oder Heimat-) Wagen. Jedoch sind bei genügender Auswahl die Wagen fremder Gruppen zunächst für Transporte nach der Heimatgruppe oder darüber hinaus oder in der Richtung dahin zu verwenden.

Welche Wagen bilden eine Ausnahme?

Die für bestimmte Transporte gebauten und eingerichteten Wagen, welche die Bezeichnung „Spezialwagen" bezw., wenn sie für gewisse Stationen bestimmt sind, den Namen der „Station" tragen. Alle Spezialwagen dürfen nur nach oder in der Richtung nach der Heimatbahn, die Stationswagen nur nach der Heimatstation wiederbeladen werden. Falls Rückladung mangelt, sind die Wagen sofort leer und, mit Ausnahme der Kohlenwagen, auf Begleitschein der Heimat-Bahn oder -Station zuzusenden.

Wird der Bestand an Spezialwagen den Wagenbüreaus gemeldet?

Nur der Bestand an Heimat-Spezialwagen.

Wie ist nach Entladung mit Privaten gehörigen oder leihweise überlassenen und dementsprechend bezeichneten Wagen zu verfahren?

Falls sich nicht sofort Rückladung findet, sind sie ohne Meldung leer nach der Heimatstation zurückzusenden.

Durch welche Dienststellen wird die Wagenverteilung ausgeübt?

Innerhalb jedes Direktionsbezirkes durch ein Wagenbüreau. Die Bezirke Köln rechts- und linksrheinisch besitzen ein gemeinsames

Wagenbüreau zu Köln. Für das Ruhrkohlenrevier ist ein Wagenamt zu Essen, für das Saarkohlenrevier ein Wagenbüreau zu Saarbrücken unter dem dortigen Betriebsamte errichtet. Für die Weimar-Geraer und Saalbahn nimmt das Wagenbüreau zu Erfurt die Wagenverteilung wahr. Der Ausgleich zwischen Bestand und Bedarf der einzelnen Verwaltungsbezirke wird durch das Central-Wagenbüreau zu Magdeburg bewirkt.

In welcher Weise vollzieht sich die Wagenverteilung?

Täglich meldet jede Station dem zuständigen Wagenbüreau Bestand und Bedarf an Wagen, nach 12 Uhr Mittags auf telegraphischem Wege. Zum Bedarf gehören alle Wagen, welche nach den Wagenbestellbüchern bis zum nächsten Meldetermin bestellt sind oder bestimmt beladen sein werden, zum Bestand dagegen alle bei der Meldung verfügbaren leeren (entladene, aus Reparatur gekommene, wieder verwendbare fremde) Wagen, sowie diejenigen beladen eingegangenen, welche bis zum nächsten Meldetermine entladen sein werden. Die Wagenbüreaus melden täglich, mit Ausnahme der Sonn- und Festtage dem Central-Wagenbüreau telegraphisch den Überschuß an Bestand oder Bedarf im eigenen Bezirke bis spätestens 6 Uhr Abends unter Angabe der Stationen, wo die Wagen nötig oder verfügbar sind. Hiernach giebt das Central-Wagenbüreau sofort telegraphisch die Weisungen zum weiteren Ausgleich unter Benachrichtigung der empfangenden und abgebenden Verwaltungen. Vermag eine Station die Verfügung des Central-Wagenbüreaus nicht mehr vollkommen auszuführen, so erhält letzteres durch Vermittelung des betreffenden Wagenbüreaus telegraphische Anzeige. Die an das Central-Wagenbüreau gerichteten telegraphischen Meldungen, sowie die darauf ergangenen Verfügungen sind zehntägig am 1., 11. und 21. jeden Monats übersichtlich zusammengestellt, dem Tarifbüreau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, sowie den Wagenbüreaus bezw. dem Wagenamt zu Essen mitzutheilen.

Wie ist mit Wagen zu verfahren, welche nach Verfügung des Central-Wagenbüreaus nach anderen Stationen abzusenden sind?

Die Wagen werden mit einem Zettel beklebt, auf dem Bestimmungsstation und Route mit Farbstift oder Tinte angegeben, und mit unkartiertem Begleitscheine mit nächstem passenden Zuge abgesandt. Der Begleitschein enthält Anzahl, Gattung, Eigentumsmerkmal, Nummer der Wagen und die Beförderungsroute. Die Empfangsstation wird durch das vorgesetzte Wagenbüreau von dem bevorstehenden Eingang der vom Central-Wagenbüreau überwiesenen Wagen in Kenntnis gesetzt. Die auf der Empfangsstation eingehenden Begleitscheine sind mit einem Vermerk über den Eingang oder das Ausbleiben der Wagen versehen dem vorgesetzten Wagenbüreau einzusenden. Die Begleitscheine erhält der Zugführer gegen Quittung und giebt sie ebenso dem Vorsteher der Empfangsstation ab.

Werden den nach den allgemeinen Vorschriften zurückzusendenden leeren Wagen auch Begleitpapiere beigegeben?

Nein.

Wie ist zu verfahren, wenn leere Wagen, welche mit einem Begleitscheine geschlossen in einem Zuge laufen, auf einer Unterwegsstation getrennt werden müssen?

Die zurückgehaltenen Wagen werden auf dem Begleitscheine gestrichen, darauf vermerkt, daß sie nachfolgen, und der Begleitschein dem zuerst weitergehenden Wagen wieder beigegeben. Zu den nachfolgenden Wagen wird ein neuer Begleitschein ausgefertigt mit dem Vermerke, daß sie zu dem Originalbegleitschein Nr. . . gehören.

Was hat zu geschehen, wenn ein auf Begleitschein abgesandter leerer Wagen wegen Reparaturbedürftigkeit unterwegs ausgesetzt werden muß?

Es ist hierüber eine Notiz im Begleitscheine bei genügendem Aufenthalte von der Station, andernfalls vom Zugführer zu machen.

Bezüglich welcher Wagen ist nur die durch das Wagen-Regulativ vorgeschriebene Routenbezettelung nötig?

Bezüglich der Wagen fremder Vereinsbahnen auf allen Übergangsstationen, bezüglich der Staatsbahn-Verbandswagen von den Stationen, auf welchen dieselben in Hintour von einer fremden Bahn übernommen werden.

Welche Bestimmungen gelten für den Staatsbahn-Wagenverband bezüglich der Behandlung der Wagenbestandteile und Ladungsgeräte?

Die betreffenden Bestimmungen des Wagen-Regulativs.

Wodurch wird die Controle über den Aufenthalt der Güterwagen auf den Stationen hergestellt?

Durch die von den Stationen zu führenden Aufenthaltslisten, sowie durch örtliche Revisionen durch Organe der Verwaltung.

In welcher Weise werden die Wagen notiert und gemeldet?

Jede Station führt eine Liste über den Ein- und Ausgang sämtlicher Güterwagen, in welche alle diejenigen eingetragen werden, die aus irgend einem Grunde auf der Station ausgesetzt werden und diese nicht nur ohne Behandlung überschreiten. Aus den Listen werden zeitweise Rapporte über diejenigen Wagen ausgezogen, welche einen mehr als 24 stündigen Aufenthalt auf der Station gehabt haben, und eingereicht. Der Aufenthalt muß begründet werden, zu welchem Zwecke auch die Güterexpeditionen über die Erhebung von Wagenstrafmieten den Stationen Mitteilung zu machen haben.

Welche Vergütung entrichten die am Staatsbahn-Wagenverbande beteiligten Verwaltungen für die gegenseitige Wagenbenutzung?

Unter den für Rechnung des Staates verwalteten Bahnen findet überhaupt keine Geldabrechnung statt. Zwischen diesen und den übrigen, auch den dem Verbande beigetretenen Bahnen wird eine Laufmiete von 0,02 Mark pro Wagenkilometer vergütet, sofern nicht Natural- oder Pauschalentschädigung vereinbart ist.

Wie ist mit Wagen zu verfahren, welche behufs Revision 2c. der Heimatbahn zugeführt werden müssen?

Wagen, welche nach dem Revisionsvermerk in den nächsten drei Wochen der bahnpolizeilichen Revision unterzogen werden müssen, sind unter entsprechender Bezettelung der Heimatbahn zuzuführen. Wenn letzteres aus besonderen anderen Gründen verlangt wird, werden die betreffenden Wagen den Stationen durch die Listen gesuchter Wagen bekannt gegeben und sind, wenn angetroffen, dem Wagenbüreau der Heimatbahn telegraphisch zu melden. Leer müssen sie sofort der in der Liste bezeichneten Station zugeführt werden, beladen laufen sie bis zur Bestimmungsstation, und wird diese von der auffindenden Station zwecks Absendung verständigt. Diejenigen Wagen, welche nach Revision 2c. wieder frei gegeben werden, erhalten ein Plakat „Gefunden 2c.", welches frühestens nach Ablauf von vier Wochen vom Ausstellungstage ab entfernt werden darf.

Was gilt hinsichtlich der gemeinsamen Benutzung der Personen- und Gepäckwagen?

Auf Personen- und Gepäckwagen finden die gegenwärtigen Benutzungsvorschriften keine Anwendung. Jedoch wird auch für diese Wagen zwischen den für Staatsrechnung verwalteten Bahnen eine Miete nicht vergütet, während die Laufmiete zwischen diesen und den übrigen Bahnen für Personenwagen 0,03 M., für Gepäckwagen 0,02 M. pro Wagenkilometer beträgt.

Wie können die fremden Bahnen die Staatsbahn-Verbandswagen benutzen?

Die fremden Bahnen können dieselben nach der Heimatbahn, darüber hinaus und nach der absendenden Bahn zur Rückladung benutzen, die leere Rücksendung muß stets auf dem Wege der Hintour erfolgen. Auch nach derjenigen Verbandsbahn und darüber hinaus — letzteren Falles jedoch nur nach Stationen innerhalb des Verbandsgebietes — dürfen die Wagen mit Rückladung versehen

werden, von welcher sie auf dem Hinweg nach Ausweis der Routenzettel das Verbandsgebiet verlassen haben.

Wann und in welcher Weise sind Zählungen der Güterwagen vorzunehmen?

Alljährlich am ersten Sonntage des Monates April, Mittags 12 Uhr, ist eine Zählung aller auf den Stationen, in den Werkstätten und in den Zügen befindlichen Verbands- und fremden Güterwagen vorzunehmen, das Ergebnis dem Wagenbüreau und von diesem dem Central-Wagenbüreau mitzuteilen. Die in den Zügen laufenden Wagen werden von der Station gezählt, auf welcher der Zug nach 12 Uhr Mittags zuerst einen fahrplanmäßigen Aufenthalt von mindestens 3 Minuten hat.

Welche Arten von Wagen gelten als Spezialwagen?

Vierachsige Wagen, offene dreiachsige von mindestens 9 m Länge und 15000 kg Tragkraft, Trichter-, Etage-, Langholz-, Kokes-, Torf-Wagen, Gepäckbeiwagen mit Dampfrohrleitung, bestimmten Firmen gehörige oder geliehene Wagen, Schienenwagen von mehr als 7 m Länge und 10000 kg Tragkraft, Kohlenwagen mit Kopfbracken, Kalkwagen mit Satteldach, Luxuspferdewagen mit Eilgutwagen (mit durchgehenden Trittbrettern).

Welche Wagen gelten als Stationswagen?

Spiegelwagen, Fleisch-, Bier-, Theer-, Säure-, Butter-, Geflügel-, Holzkohlen-, Sprit-, Salz-, Fäkal-, Gaswasser-, Milch-Wagen, Glasballon- und Glassand-Transportwagen, Plattform-Wagen mit über 20000 kg Tragkraft.

IV. Wagen-Abrechnung.

Welche Dienststelle besteht für die preußischen Staatsbahnen zum Zwecke der Wagenmiete-Abrechnung mit den übrigen deutschen Vereinsbahnen?

Das der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Magdeburg unterstellte Central-Wagen-Abrechnungsbüreau.

Welche Geschäfte sind demselben übertragen?

1. die Kurs- und Mietsberechnung für die auf den preußischen Staatsbahnen laufenden fremden Wagen,
2. die Prüfung der von fremden Verwaltungen über die Staatsbahnwagen aufgestellten Schuldrapporte,
3. die Ausgleichung der Wagenmietbeträge zwischen den preußischen Staatsbahnen untereinander und den fremden Bahnen.

Welche Rapporte sind von den Übergangsstationen, nach Eigentumsbahnen, Bahnanschlüssen, Personen-, Gepäck- und Güterwagen getrennt an das Central-Wagen-Abrechnungsbüreau einzusenden?

Alle zehn Tage sind Schuldrapporte, wie sie im Wagen-Regulativ vorgeschrieben, für die auf die Staatsbahnen übergehenden fremden Wagen einzusenden (bei geringem Wagenübergang auch monatlich). Über diejenigen fremden Wagen, welche sich in Hintour (transit) befinden oder nicht vorher auf derselben Station übernommen wurden, in welchem Falle sie bereits im Schuldrapport enthalten sind, werden alle zehn Tage Übergangs-Rapporte eingereicht. Solche Rapporte werden allmonatlich auch über die auf fremde Bahnen übergehenden Staatsbahn-Verbandswagen und diejenigen derselben, welche zurückkehrend die Station auf dem Hinweg nicht passiert haben, am 8. des folgenden Monates eingesandt. Die Einreichung geschieht mit Umschlags-Verzeichnis und die der Schuld- und Übergangsrapporte am 8., 18. und 28. jedes Monates.

Welche Rapporte sind von allen Stationen an das betriebstechnische Büreau einzureichen?

Am 5., 15. und 25. jedes Monates werden Stationsrapporte (event. Vakat-Anzeigen) über alle auf der Station ausgesetzten (angekommenen und abgegangenen) fremden Wagen, die nicht etwa mit dem nächsten fahrplanmäßigen Anschlußzuge schon weiter befördert wurden, einzureichen. Aufenthaltsüberschreitungen sind zu begründen. Die Meldung geschieht unabhängig von den Schuld- und Übergangsrapporten. — Außerdem sind über diejenigen

fremden Wagen, welche in Reparatur kommen oder aus derselben zurückkehren, oder welche wegen Zollrevision einen Aufenthalt von mehr als drei Tagen oder wegen Verkehrsstockung oder Übernahmeverweigerung Aufenthalt erleiden, Anzeigen einzureichen.

Was gilt hinsichtlich des Verhältnisses des Central-Wagen-Abrechnungsbüreaus zu den übrigen Dienststellen?

Das Central-Wagen-Abrechnungsbüreau verkehrt mit sämtlichen Dienststellen in seinen Geschäftsangelegenheiten direkt. Seinen Anforderungen ist Folge zu geben, und muß dasselbe dienstliche Anfragen seines Geschäftskreises erledigen.

V. Bestimmungen über die Verladung von Brettern, Bohlen, Langholz, Langeisen, Schienen ꝛc., sowie von losem Heu, Stroh, Tabak, Baumrinde ꝛc. auf offene Wagen.

In welcher Weise kann die Verladung von Brettern, Langholz ꝛc. ausgeführt werden?

Entweder auf einen offenen, oder auf zwei mit Drehschemel versehene offene Wagen, welche durch die gewöhnliche Kuppelung oder durch einen zwischengestellten dritten Wagen oder durch Kuppelstangen verbunden sind, wenn nicht die Verbindung durch die Ladung selbst hergestellt werden kann. Ein zwischengestellter Wagen darf keine Drehschemel haben.

Welche Vorschriften gelten für die Verladung in allen Fällen?

Die Ladung muß gegen Verschiebung gesichert sein und darf bis zu 2 m über Schienenoberfläche die Kopfschwelle des Wagens nur so weit überragen, daß zwischen den Endflächen der nicht eingedrückten Buffer und den Enden der Ladung noch ein Zwischenraum von mindestens 40 cm bleibt, über dem Zughaken und an beiden Seiten desselben muß ein Raum von mindestens 20 cm zum Einhängen der Kuppelung frei bleiben. Bei über 2 m über Schienenoberfläche darf das Maß von 40 cm auf 20 cm ermäßigt

werden. Die Achsen der Wagen sind möglichst gleich zu belasten, keine zu überlasten.

Wie hat die Verladung zu geschehen, wenn zwei Wagen mit Drehschemeln verwandt werden?

Die Ladung darf nur auf den Schemeln aufliegen, andere Wagenteile aber nirgends berühren. Wenn sich die Buffer noch berühren, kann die gewöhnliche Kuppelung zur Verbindung benutzt werden und zwar so, daß sich die Buffer mit Spannung berühren, andernfalls geschieht die Verbindung mittels Kuppelstangen; wenn letztere von Holz, müssen sie mit durchgehender Umkleidung von Eisen versehen sein; wenn ihre Länge über 1 m beträgt, sollen sie an der Ladung aufgehängt werden. Wenn bei etwaigem Bruch ꝛc. der Kuppelstange die Ladung nicht durch sich selbst gesichert werden würde, ist das Einstellen eines Zwischenwagens am Platze.

Wie ist bei Einstellung von Schutzwagen zu verfahren?

Schutzwagen werden nötig, wenn die Ladung den Wagen um mehr als das oben gedachte Maß überragt. Sie dürfen an keiner Stelle und unter keinen Umständen von der Ladung berührt werden; wenn die Ladung über die Mitte des Schutzwagens reicht, müssen mindestens 50 cm an seitlichem Spielraume, andernfalls 30 cm vorhanden sein, auch dann, wenn auf die Schutzwagen etwa andere Gegenstände beigeladen werden, deren Schwerpunkt jedoch möglichst in der Wagenmitte liegen soll. Zwischen der Hauptladung und dem Wagenboden oder den beigeladenen Gegenständen muß ein senkrechter Abstand von 10 cm bleiben.

Was ist bei Beförderung von Transporten, welche das normale Ladeprofil oder die höchste Tragfähigkeit auch außergewöhnlicher Wagen überschreiten, erforderlich?

Vorherige besondere Verständigung zu ihrer Annahme und mit den Nachbarbahnen.

Wie soll die Verladung von losem Heu, Stroh ꝛc. geschehen?

Hochbordige oder Rungenwagen sind hierbei den niederbordigen vorzuziehen. Die Ladung darf in der Mitte nur 4,40 m über

Schienenoberfläche hoch, mit halbkreisförmigem Abschlusse und 2,60 m im Lichten breit sein. Sind die Seitenbords oder Rungen weniger als 1 m hoch, so ist auf die Ladung ein Heubaum zu legen und an den Bufferhülsen mit Stricken zu befestigen. Die Ladung wird mit Decke versehen, welche an den Kopf- und Langseiten des Wagens befestigt und durch zwei querlaufende Stricke geschnürt wird.

Wie wird der Verband der Bretter- ꝛc. Ladungen unter sich selbst hergestellt?

Bei Wagen ohne Seitenbords sind hölzerne oder eiserne Rungen mindestens an den 4 Ecken anzubringen und die gegenüberstehenden mit Kette oder Strick zu verbinden. Wenn die Ladung vorhandene Seitenbords überragt, werden auf jeder Seite zwei aufrecht gestellte Bretter durch Stricke oder Latten verbunden oder zwei kreuzweise gestellte Bretter durch Drahtstifte verbunden, außerdem über die Ladung gelegte Bretter mit den aufrechtstehenden fest verbunden. Bei zwei Schemelwagen werden die Rungen durch Ketten verbunden.

Wie müssen Langholz-, Schienen- ꝛc. Ladungen befestigt werden?

Wenn die Ladung über 1 m Höhe erreicht, müssen über derselben mindestens 2 Paar der gegenüberstehenden Rungen oder die Seitenbords durch Ketten, Taue ꝛc. verbunden und, falls dies untunlich, eine dreimalige Verbindung, wovon eine durch die Ladung gelegt werden kann, vorhanden sein. Schienen ꝛc. müssen gegen seitliches Herabfallen durch Rungen oder Vorsteckhölzer gesichert und mit Ketten umschlungen sein. Schemelwagen ohne Kuppelstangen oder Zwischenwagen müssen bei stärkeren Hölzern Schemel mit eisernen Zinken tragen, in die sich das Holz eindrückt; schwache Hölzer dürfen ohne Kuppel auf Schemelwagen überhaupt nicht befördert werden. Auf den Drehschemeln darf nie Eisen auf Eisen, zwischen beiden muß ein Holzstück liegen. Die Ladung muß die Drehschemel immer um mindestens 30 cm überragen, jeder Drehschemel gut beweglich sein.

VI. Reinigung und Desinfektion der Viehwagen.

Durch welches Gesetz ist die Desinfektion der zur Viehbeförderung benutzten Wagen angeordnet?

Durch das Reichsgesetz vom 25. Februar 1876, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderung auf Eisenbahnen nebst Ausführungs-Verordnung vom 16. Juni 1876.

Wozu sind die Eisenbahnverwaltungen inhaltlich dieses Gesetzes verpflichtet?

Sie sind verpflichtet, Wagen, in welchen Pferde, Maultiere, Esel, Rindvieh, Schafe, Ziegen oder Schweine befördert worden sind, nach Gebrauch einer Reinigung und Desinfektion zu unterwerfen, wodurch die den Wagen etwa anhaftenden Ansteckungsstoffe vollständig vertilgt werden. Das Gleiche gilt von den Gerätschaften zum Füttern, Tränken, Befestigen 2c. der Tiere, wie auch von den Laderampen und Ladeplätzen.

Welcher Verwaltung liegt die Desinfektion ob?

Derjenigen Verwaltung, in deren Bereich die Entladung der Wagen vor sich geht. — Bei Entladung im Auslande ist die von dem Wagen auf dem Rückwege zuerst berührte Grenzstation zur Desinfektion verpflichtet.

Wird für die Desinfektion eine Gebühr erhoben?

Ja (1 Mark pro Wagen).

Wie ist behufs Vornahme der Desinfektion mit den Wagen zu verfahren?

Nach Entladung werden die Wagen mit dem Vermerk „Zu desinficieren" versehen, welcher erst nach stattgehabter Desinfektion wieder entfernt wird. Beim Ausgange von Viehwagen in das Ausland werden dieselben seitens der Grenzstation auf beiden Seiten mit einem Zettel „Behufs Desinfektion leer nach Station N. N. zurück" beklebt, um sie nach der Grenzstation zurückzuleiten. Wenn besondere Desinfektionsstationen für eine Bahn bestimmt sind, werden diesen die Wagen mit Begleitschein zugeführt.

Wie hat die Reinigung und Desinfektion der Wagen zu geschehen?

Nach Entladung wird Stroh, Dünger ꝛc. beseitigt und eine gründliche Reinigung des ganzen Wagenraumes durch (bei Frost heißes) Wasser und mittelst stumpfer Besen vorgenommen. In der Regel kann die Desinfektion bei geschlossenen Wagen mittels heißer Wasserdämpfe von mindestens 100 Grad Celsius geschehen, bei allen Wagen durch Ausspritzen mit heißem Wasser von mindestens 70 Grad Celsius in Verbindung mit alkalischer Lauge. Jeder animalische Geruch muß hierbei vollständig beseitigt und der Wagen hiernach überall geöffnet werden, damit er austrocknet. Etwa feucht gebliebene Stellen werden mit roher Karbolsäure oder Chlorkalklösung bestrichen. Ferner kann das Wageninnere mit heißer, alkalischer Lauge (100 kg heißes Wasser mit 500 g Soda oder Pottasche) gewaschen und ausgespült, oder es können mit Chlorkalklösung Wände und Decke ausgepinselt und der Fußboden ausgespült werden. Schließlich kann rohe Karbolsäure mit sechs Teilen Kalkwasser gemischt wie die Chlorkalklösung angewandt werden. — Läßt die Wageneinrichtung die Anwendung von Flüssigkeiten nicht zu (wie Luxus-Pferdewagen), so müssen die waschbaren Teile mit starker Seifenlauge abgewaschen uud die übrigen tüchtig ausgeklopft und abgebürstet werden. Die Verwendung von Desinfektionspulver ist ausgeschlossen.

Was hat mit dem ausgeräumten Dünger ꝛc. zu geschehen?

Derselbe wird mittelst Karbolsäure oder Chlorkalk sofort desinficiert und kann sonst noch verwertet werden, darf aber nicht durch Rindvieh fortgeschafft werden.

Wie sind erforderlichen Falles die Rampen und Ladeplätze zu desinficieren?

Wo die Exkremente ausgeräumt werden, muß der Boden gepflastert oder cementiert sein und alsbald desinficiert werden. Nachdem die Rampen ꝛc. gründlich gereinigt, werden sie mit Chlorkalklösung (1 Teil Chlorkalk, 12 Teile Wasser, 24 Teile Kalkmilch) oder mit Karbolsäurelösung (1 Teil rohe 10 % Karbolsäure,

10—12 Teile Kalkwasser) übergossen. Bei strenger Kälte werden die Rampen 2c. nach Abtreiben der Tiere mit einem Pulver bestreut. Auf ungepflasterten Rampen muß, nachdem sie gereinigt, der Boden umgeharkt werden.

Wer trägt die Verantwortung für rechtzeitige und vorschriftsmäßige Desinficierung?

Der diensthabende Stationsbeamte (Zuwiderhandlungen gegen das Reichsgesetz werden mit Geldstrafe bis zu 1000 Mark, wenn in Folge von Nachlässigkeit eine Seuche entsteht, mit Geldstrafe bis zu 3000 Mark oder Gefängniß bis zu einem Jahre bestraft).

Welche Befugniß hat die Ortspolizeibehörde (auch Kreistierarzt) bezüglich der Ausführung der Desinfektionsarbeiten?

Die Ortspolizeibehörde kann sich von der richtigen Ausführung Überzeugung verschaffen.

Was bestimmt das Vereins-Wagen-Regulativ über die Übernahme nicht desinficierter Viehwagen?

Nicht gereinigte und desinficierte Wagen können zurückgewiesen werden oder müssen sofort nach der Übernahme desinficiert werden. Wenn erst bei Entladung eines Wagens festgestellt wird, daß derselbe von früheren Viehtransporten nicht ausreichend gereinigt und desinficiert ist, so ist das Erforderliche sofort nach Entladung nachzuholen.

Welche Entschädigung hat die Verwaltung zu beanspruchen, welche eine Reinigung nachholt?

Zehn Mark pro Wagen, und zwar bei beladenen Wagen von derjenigen Bahn, welche die letzte Beladung vorgenommen, bei leeren Wagen von der übergebenden Bahn, wenn diese den bei der Übergabe festgestellten Mangel der Reinigung 2c. nachzuholen ablehnt. Den Entschädigungs-Liquidationen sind kurze, von mindestens zwei Beamten unterzeichnete Tatbestands-Verhandlungen beizufügen.

Der Personenbeförderungsdienst.

Nach Maßgabe welcher Bestimmungen findet die Beförderung von Personen und Gütern mittels der Eisenbahn statt?

Nach Mußgabe der Bestimmungen des Betriebs-Reglements.

Was hat man unter dem Betriebs-Reglement zu verstehen?

Eine systematische Zusammenstellung derjenigen Bestimmungen, durch welche das Verhältnis der Eisenbahnverwaltung zu dem Publikum und insbesondere die für das Beförderungsgeschäft als vereinbart anzusehenden Vertragsbedingungen festgestellt sind.

In welche Abschnitte zerfällt das Betriebs-Reglement?

In I. Allgemeine Bestimmungen, II. Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren, III. Beförderung von Gütern und IV. Schlußbestimmung.

In welchem Falle haben neben dem Betriebs-Reglement Special-Bestimmungen einzelner Eisenbahn-Verwaltungen oder Verbände nur Geltung?

Nur dann, wenn sie in die bezüglichen Tarife aufgenommen sind, mit den Festsetzungen des Betriebs-Reglements nicht in Widerspruch stehen, oder aber dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren, welch' letzteres bei den Vorschriften polizeilicher Natur jedoch ausgeschlossen ist.

Welches Reglement kommt auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für denjenigen Verkehr in Anwendung, welcher die Grenzen des Deutschen Reiches oder der Österreichisch-Ungarischen Monarchie überschreitet?

Das „Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen".

Welche Pflichten hat das bei den Eisenbahnen angestellte Dienstpersonal im Verkehre mit dem Publikum zu beobachten?

Das Dienstpersonal ist zu einem bescheidenen und höflichen, jedoch entschiedenen Benehmen gegen das Publikum, sowie zur

Gefälligkeit innerhalb der Dienstgrenzen verpflichtet; für die ordnungsmäßigen Dienstleistungen darf es keinerlei Geschenke vom Publikum annehmen, sowie im Verkehre mit demselben nicht rauchen.

Wozu ist das Publikum den dienstlichen Anordnungen des in Dienstkleidung befindlichen, mit Dienstabzeichen oder Ausweis versehenen Dienstpersonals gegenüber verpflichtet?

Zur Folgeleistung.

Wer hat Streitigkeiten zwischen dem Publikum und dem Dienstpersonale zu entscheiden?

Auf den Stationen der Stationsvorsteher, während der Fahrt der Zugführer.

Auf welche Weise können seitens des Publikums Beschwerden angebracht werden?

Mündlich oder schriftlich bei den Dienstvorgesetzten oder durch Eintragung in das auf jeder Station aufliegende Beschwerdebuch. Die Beschwerde muß Name und Wohnort des Beschwerdeführers, sowie eine möglichst genaue Bezeichnung des betreffenden Dienstuenden (nach Namen, Nummer, Uniform-Merkmal ꝛc.) enthalten und ist von der Verwaltung baldmöglichst zu beantworten.

Was gilt von dem Betreten der Bahnhöfe und der Bahn durch das Publikum?

Dem Publikum ist nur das Betreten der ihm bestimmungsmäßig für immer oder zeitweilig geöffneten Räume gestattet; außerhalb derselben dürfen nur die nach dem Bahnpolizei-Reglement befugten Personen verkehren.

In welchen Fällen kann die Beförderung von Personen, Tieren und Sachen verweigert werden?

Wenn außergewöhnliche Hindernisse oder höhere Gewalt entgegenstehen, oder die regelmäßigen Transportmittel nicht ausreichen.

Welches Geld wird als Zahlungsmittel angenommen?

Ueberall das auf den Nachbarbahnen gesetzlichen Kurs besitzende Gold- und Silbergeld nach dem eisenbahnseitig festgesetzten und veröffentlichten Kurse.

Woraus sind die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der der Personenbeförderung dienenden Züge, sowie die von denselben geführten Wagenklassen zu ersehen?

Aus den öffentlich bekannt gemachten und auf allen Stationen (auch Haltestellen) ausgehängten Fahrplänen.

Wessen Genehmigung unterliegen die Fahrpläne?

Der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten.

Welche Arten von Fahrplänen unterscheidet man nach ihrer Form?

Plakatfahrpläne, welche nur zur Unterrichtung des Publikums dienen, nur die Personenzüge angeben und hierneben die Bestimmungen über Retourbillets, Abonnementsbillets, Fahrpreis-Ermäßigungen, Sonderzüge, Verlängerung und Umtausch von Billets 2c. enthalten, ferner Dienstfahrpläne oder Fahrplanbücher, welche sämtliche Züge tabellarisch enthalten und schließlich graphische Fahrpläne, d. h. Tableaus, auf welchen die Entfernungen der Stationen durch senkrechte, die Tagesstunden durch wagerechte Linien und die Züge durch je nach der Gattung verschiedene Striche dargestellt, überdies die Situation der Strecke, die Lage der Bahnhöfe zu den Gleisen, die Anzahl der letzteren auf den Bahnhöfen, die Wasserstationen, Lokomotiv-Wechsel- und Reservestationen, Drehscheiben, Centesimalwaagen 2c. angegeben sind.

Was gilt hinsichtlich der Extrafahrten, d. h. solcher, welche im veröffentlichten Fahrplane nicht aufgeführt sind?

Extrafahrten werden nur nach dem Ermessen der Verwaltung gewährt. Soweit es sich nicht um Militär- und Vergnügungszüge handelt, ist der Transportpreis für den Extrazug auf der Abgangsstation zu entrichten und berechnet sich nach der Anzahl der zurückzulegenden Tarifkilometer und zu verschiedenen Sätzen für Lokomotive, Personen- oder Salon- und andere Wagen. Die Bewachung der Bahnstrecken, auf welchen kein regelmäßiger Nachtdienst besteht, sowie die Gebühr für etwa zu passierende Verbindungsbahnen ist ebenfalls zu vergüten. (Übereinkommen zum Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Anhang II.)

Was gilt von besonderen Vergnügungszügen auf den Preußischen Staatsbahnen?

Die Gestellung wird zu denselben Fahrpreis-Ermäßigungen wie bei Benutzung fahrplanmäßiger Züge zugestanden, sofern pro Tarifkilometer mindestens 4 ℳ und pro Zug mindestens 100 ℳ, bei Hin- und Rückfahrt 200 ℳ erhoben werden. Die Minimaltaxe von 100 ℳ wird jedoch nur einmal erhoben, wenn Hin- und Rückfahrt an demselben Tage erfolgt, und das Fahrgeld für den Sonderzug (einmalige Fahrt) nach den reglementsmäßigen Sätzen 50 ℳ und weniger betragen würde.

Welche Uhren sind für den Abgang der Züge maßgebend?

Die Stationsuhren, welche die Ortszeit angeben, während Dienstfahrpläne und Rapporte nach der Berliner Zeit (Eisenbahnzeit) aufgestellt werden, um die zur Vermeidung von Irrtümern erforderliche Einheitlichkeit zu erzielen. (In Österreich Prager, in Frankreich Pariser Zeit.)

Wer bestimmt die Preise für den Personentransport?

Die Eisenbahnverwaltung, welche dieselben auch in dem auf allen Stationen ausgehängten Tarife veröffentlicht.

Wann haben die Eiseubahnverwaltungen den festgesetzten Tarif oder Änderungen des bestehenden der Regierung anzuzeigen und öffentlich bekannt zu machen?

Den angenommenen Tarif bei Beginn des Betriebes, spätere Änderungen bei deren Eintritt; wenn dieselben jedoch eine Preiserhöhung in sich schließen, sechs Wochen vor Anwendung.

Was gilt bezüglich des Beginnes des Billetverkaufes auf den Stationen?

Der Verkauf der Billets kann auf Stationen mit geringem Verkehr nur innerhalb der letzten halben Stunde, auf Stationen mit größerem Verkehr innerhalb einer Stunde vor Abgang des Zuges, wenn jedoch zwischen zwei nach derselben Richtung hintereinander abgehenden Zügen eine noch kürzere Zwischenzeit liegt, nur innerhalb dieser Zeit verlangt werden.

Was gilt von Personen, welche bis 5 Minuten vor Abgang des Zuges noch kein Billet gelöst haben?

Sie haben auf Verabfolgung eines solchen keinen Anspruch.

Worin besteht das Wesen des Beförderungs-Vertrages, welcher durch Lösung und Aushändigung des Fahrbillets zwischen Passagier und Eisenbahnverwaltung geschlossen wird?

Der Passagier unterwirft sich stillschweigend den im Betriebs-Reglement und in den Tarifen der Eisenbahn aufgestellten Beförderungsbedingungen, während letztere die Verpflichtung übernimmt, den Reisenden von der Abgangs- bis zu der Bestimmungsstation und in der Wagenklasse, welche auf dem Billet angegeben, sowie mit dem Zuge, zu welchem das Billet gelöst wurde, zu befördern.

Was soll seitens der Passagiere geschehen, damit Aufenthalt durch Geldwechseln vermieden wird?

Sie sollen das Fahrgeld abgezählt bereit halten.

Inwieweit geben die Fahrbillets Anspruch auf die entsprechende Wagenklasse?

Insoweit in dieser Klasse Plätze vorhanden sind oder bei etwaigem Wagenwechsel vorhanden bleiben.

Was kann der Reisende tun, welchem der seinem Billet entsprechende Platz nicht angewiesen und auch zeitweilig kein Platz in einer höheren Klasse eingeräumt werden kann?

Er kann das Billet gegen ein solches der niedrigeren Klasse, in welcher noch Plätze vorhanden sind, und gegen Erstattung des Preisunterschiedes umtauschen oder die Fahrt unterlassen und das bezahlte Fahrgeld zurückfordern.

Welche Reisenden werden bei Anweisung der Plätze vorzugsweise berücksichtigt?

Die mit durchgehenden Billets ankommenden Reisenden, während die neu hinzutretenden nachstehen.

Was gilt bezüglich der Bestellung und Bezahlung ganzer Coupés der beiden ersten Wagenklassen?

Auf Zwischenstationen können ganze Coupés nur dann beansprucht werden, wenn in dem ankommenden Zuge unbesetzte vorhanden sind, auf der Abgangsstation sind sie spätestens 20 Minuten vor Abgang des Zuges zu bestellen. Für ein ganzes Coupé sind höchstens so viele Fahrbillets der betreffenden Klasse zu bezahlen, als das Coupé Plätze enthält, und wird dem Passagier ein Schein über die erfolgte Bezahlung des Coupés ausgestellt. Der Reisende kann die Aufnahme von höchstens so viel Personen in das Coupé beanspruchen, als Billets bezahlt wurden.

Welche Angaben enthält jedes Fahrbillet?

Es bezeichnet die Abgangs- und Bestimmungsstation, das entrichtete Fahrgeld nebst der zu benutzenden Wagenklasse, endlich die Zeit oder den Zug, wofür das Billet gilt. Letzteres wird durch Abstempelung darauf ausgedrückt.

Unter welchen Bedingungen ist eine Unterbrechung der Fahrt angängig?

Jeder Reisende kann auf einer Zwischenstation aussteigen und am nämlichen oder nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation mit einem Zuge weiterreisen, für dessen Benutzung kein höherer Fahrpreis zu bezahlen ist. Der Reisende hat in diesem Falle auf der Zwischenstation alsbald nach Verlassen des Zuges dem Stationsvorsteher sein Billet vorzulegen und mit dem „Vermerke der verlängerten Gültigkeit" versehen zu lassen (Prolongation). Bei Retourbillets ist je eine Unterbrechung auf Hin- und Rückreise zugelassen, eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retour- wie der Rundreisebillets darf jedoch hierdurch nicht herbeigeführt werden.

Welche Fahrpreisvergünstigungen genießen Kinder?

Kinder unter 4 Jahren, welche ihren Sitz auf dem Platze ihrer Begleiter finden, werden frei befördert, höchstens aber je zwei auf einen erwachsenen Begleiter. Kinder von 4 bis zu

10 Jahren werden in allen Wagenklassen und Zuggattungen zum halben gewöhnlichen Fahrpreise befördert und erhalten halbe gewöhnliche Billets, welch' letztere zu diesem Zweck durchschnitten werden. Der die Controlnummer tragende Abschnitt verbleibt als Rechnungsbeleg in Händen der Billetexpedition.

Wer entscheidet, wenn Zweifel über das Alter eines Kindes bestehen?

Der anwesende oberste Beamte.

Was gilt bezüglich des Umtausches bereits gelöster Billets gegen solche einer höheren oder niederen Klasse?

Gegen ein Billet höherer Klasse kann der Reisende ein bereits gelöstes Billet unter Nachzahlung des Preisunterschiedes bis 10 Minuten vor Abgang des Zuges umtauschen, ein Umtausch gegen ein Billet niederer Klasse ist dagegen nur bei vorliegendem Platzmangel in der höheren Klasse angängig.

Was hat ein Passagier zu entrichten, welcher unterwegs in eine höhere Wagenklasse übergehen will?

Er hat auf der betreffenden Zwischenstation ein Billet hinzuzulösen, welches von da bis auf die Bestimmungsstation lautet, und dessen Preis nebst dem Preisanteile, welcher von dem auf der Abgangsstation bereits gelösten Billet auf die noch zu durchfahrende Strecke entfällt, den Fahrpreis für die höhere Klasse von der Zwischen- bis zur Endstation mindestens deckt.

Welche Bestimmungen gelten hinsichtlich der Anweisung der Plätze in den Coupés?

Einzelne bestimmte Plätze werden nicht verkauft und können im Voraus nicht belegt werden. Das Dienstpersonal ist berechtigt und auf Verlangen der Passagiere verpflichtet, denselben ihre Plätze anzuweisen. Allein reisende Damen sollen auf Verlangen nur mit Damen in ein Coupé zusammen gesetzt werden, und muß sich zu diesem Zwecke in jedem Zuge mindestens je ein Damen-Coupé II. und III. Klasse befinden.

Wie stark sollen die Coupés namentlich während der heißen Jahreszeit höchstens besetzt werden?

Die I. Klasse mit 4, die II. mit 6 und die III. mit 8 Personen.

Was kann mit Personen geschehen, welche wegen einer sichtlichen Krankheit oder aus anderen Gründen durch ihre Nachbarschaft die Mitreisenden belästigen würden?

Wenn sie nicht ein besonderes Coupé bezahlen, können sie von der Mitreise gegen Zurückgabe des etwa bezahlten Fahrgeldes ausgeschlossen werden; wird erst unterwegs wahrgenommen, daß ein Reisender zu gedachten Personen gehört, so ist er auf der nächsten Station unter Erstattung von Fahrgeld und Gepäckfracht für die nicht durchfahrene Strecke auszusetzen, wenn er nicht ein besonderes Coupé bezahlt oder ein solches nicht bereitgestellt werden kann.

Um welche Zeit sind die Wartesäle, Gepäck- und Billetexpeditionen zu öffnen?

Auf Stationen mit größerem Verkehr spätestens eine Stunde, auf solchen mit geringerem Verkehr eine halbe Stunde vor Abgang eines jeden Zuges.

Was hat der Passagier mit dem gelösten Fahrbillet zu tun?

Er hat das Billet bis zur Abnahme auf der vor der Bestimmungsstation zuletzt gelegenen Haltestation an sich zu behalten, beim Einsteigen in den Wagen und beim Eintritt in den Wartesaal auf Verlangen vorzuzeigen.

Welche Conventionalstrafe hat der Reisende zu entrichten, welcher ohne gültiges Fahrbillet im Zuge angetroffen wird?

Das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises für die von ihm zurückgelegte Strecke und, wenn die Zugangsstation nicht nachweisbar ist, für die ganze vom Zuge durchfahrene Strecke, mindestens aber den Betrag von sechs Mark.

Was gilt von dem Passagier, welcher gleich beim Einsteigen in den Zug dem Schaffner oder Zugführer meldet, daß er wegen Verspätung kein Billet mehr habe lösen können?

Er hat einen Zuschlag von 1 Mark zu dem Fahrpreise zu zahlen, wenn er überhaupt noch zur Mitfahrt zugelassen wird,

worauf er keinen Anspruch hat. (Auf der nächsten Station mit genügendem Aufenthalt hat er ein Billet von da bis zur Bestimmungsstation, ein Billet von jener Station auf die Zugangsstation (rückwärts) lautend und ein Zuschlagbillet à 1 Mark zu lösen.)

Wie wird das Zeichen zum Einsteigen gegeben?

Durch zwei unterschiedene Schläge auf die Perronglocke.

Was gilt von dem Einsteigen nach gegebenem Abfahrtszeichen der Lokomotive, bezw. nachdem die Wagen in Bewegung gesetzt sind?

Nach dem Abfahrtszeichen kann Niemand mehr zur Mitreise zugelassen werden; jeder Versuch zum Einsteigen und jede Hülfeleistung dazu ist verboten und strafffällig.

Was steht dem Reisenden frei, welcher die Abfahrtszeit versäumt hat?

Er kann auf Grund des gelösten Billets mit einem am nämlichen oder nächstfolgenden Tage zu keinem höheren Preise nach der Bestimmungsstation fahrenden Zuge reisen, vorausgesetzt, daß er sein Billet unverzüglich dem Stationsvorsteher behufs Verlängerung vorlegt (ausgeschlossen Retour- und Rundreisebillets, wenn deren Gültigkeitsdauer dadurch verlängert würde). Ein Anspruch auf irgend eine Entschädigung oder Rückerstattung des Fahrgeldes steht dem Reisenden nicht zu.

Was hat das Zugbegleitungspersonal auf den Zwischenstationen zu tun?

Bei Ankunft auf einer Station ist der Name derselben, die Dauer des Aufenthalts sowie ein etwaiger Wagenwechsel auszurufen. Nach Stillstehen des Zuges werden die Thüren der Coupés, in welchem sich Reisende für die betreffende Station befinden, geöffnet, die der anderen Coupés nur auf Verlangen.

Unter welcher Voraussetzung behält nur ein Passagier, welcher auf einer Zwischenstation seinen Platz vorübergehend verläßt, ein Recht auf denselben?

Vorausgesetzt, daß er den Platz vorher (durch ein Kleidungsstück 2c.) belegt hat.

Dürfen die Reisenden aussteigen, wenn wegen eingetretener Hindernisse auf freier Strecke angehalten werden muß?

Nur mit Bewilligung des Zugführers. Die Reisenden müssen sich dann sofort vom Gleise entfernen. Das Zeichen zur Weiterfahrt wird durch dreimaliges Ertönen der Dampfpfeife gegeben. Wer beim dritten Pfiff seinen Platz noch nicht eingenommen, geht des Anspruches auf die Mitreise verlustig.

Was gilt von dem Verhalten der Reisenden während der Fahrt sowie beim Ein- und Aussteigen?

Jeder Reisende muß sich entfernt von den Gleisen und Maschinen halten; Niemand darf zum Ein- und Aussteigen die Türen selbst öffnen, muß dies vielmehr dem Dienstpersonal überlassen und darf namentlich nicht ein- oder aussteigen, bevor der Zug völlig stillsteht. Während der Fahrt darf sich niemand seitwärts aus dem Wagen biegen, gegen die Türen anlehnen oder auf die Sitze treten. Die Fenster auf der Windseite müssen auf Verlangen auch nur Eines Reisenden geschlossen werden. Beim Abgange vom Bahnhofe darf nur der angewiesene Ausgang benutzt werden.

Haftet der Reisende für von ihm herbeigeführte Beschädigungen der Wagen?

Ja. Für Zertrümmern von Fenstern, Zerreißen der Gardinen, Beschmutzen des Wageninnern ꝛc. bestehen Entschädigungstaxen, welche von dem Schuldigen sofort eingezogen werden, wobei dieser die Vorzeigung der Taxe verlangen kann.

Begründen verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge einen Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltung?

Nein.

Wozu berechtigt lediglich eine ausgefallene oder unterbrochene Fahrt?

Zur Zurückforderung des Fahrgeldes für die nicht durchfahrene Strecke.

Welche Rückvergütung steht dem mit durchgehendem Billet versehenen Reisenden zu, wenn die Ankunft eines Zuges verzögert und hierdurch der Anschluß an einen anderen versäumt wird?

Wenn die Verspätung nicht durch höhere Gewalt herbeigeführt wurde, erhält der Reisende den bezahlten Preis für die Hinreise und in derselben Wagenklasse auch für die Rückreise nach der Abgangsstation zurück, wenn er letztere mit dem nächsten zurückfahrenden Zuge angetreten und ununterbrochen ausgeführt hat. Um dies nachweisen zu können, hat er sofort nach Ankunft des verspäteten Zuges dem Stationsvorsteher das Fahrbillet vorzulegen, dieser erteilt über die so erfolgte Anmeldung des Anspruches, der Stationsvorsteher der Abgangsstation aber über die Zeit der Rückkunft eine Bescheinigung.

Welche Maßnahmen sind zur Vermeidung von Zugverspätungen von dem Stationsbeamten zu treffen?

Bei voraussichtlich starkem Andrange von Passagieren ist für rechtzeitiges Bereit- bezw. Einstellen von Wagen sowie Vorspannmaschinen und für Heranziehung der erforderlichen Arbeitskräfte zum Rangieren und Verladen des Gepäcks ꝛc. zu sorgen. Nach Umständen sind Doppelzüge einzurichten.

Was hat bei Versäumung von Anschlüssen zwecks Weiterbeförderung der Passagiere zu geschehen?

Den Reisenden kann gestattet werden, zur möglichsten Abkürzung des erlittenen Zeitverlustes die Reise auf Grund des ursprünglich gelösten direkten Billets über eine andere nach dem Bestimmungsorte führende Route fortzusetzen, worüber auf dem Billet seitens des Stationsvorstehers Vermerk zu machen ist. Bei mangelnder weiterer fahrplanmäßiger Beförderungsgelegenheit sind die Reisenden mittels besonderen Zuges mindestens zu einer solchen Anschlußstation schleunigst weiter zu befördern, wo weitere Anschlüsse abgewartet werden können oder sich Gelegenheit zur Unterkunft bietet. — Die Weiterbeförderung durch Güterzüge

in eingestellten Personenwagen oder geeigneten Güterwagen auf kurze Strecken soll nur ganz ausnahmsweise stattfinden.

Was gilt von der Weiterbeförderung, wenn Elementarereignisse oder andere Hindernisse die Fahrt auf einer Strecke der Bahn unzulässig machen?

Es muß für die Weiterbeförderung bis zur fahrbaren Strecke mittels anderer Fahrgelegenheiten so lange nach Tunlichkeit gesorgt werden, bis für jeden einzelnen Fall eine besondere Anordnung getroffen sein wird. Jedoch können die Reisenden nicht verlangen, daß die Weiterbeförderung mittels anderer Fahrgelegenheiten von der Eisenbahn um die für die Fahrt auf dieser erlegten Gebühren besorgt werde.

Wie sind Betriebsstörungen und Zugverspätungen zur Kenntnis des Publikums zu bringen?

Durch Anschlag an einer dem Publikum leicht zugänglichen Stelle auf den Stationen in deutlich erkennbarer Weise.

Was gilt von der Mitnahme von Hunden ꝛc.

Hunde und andere Tiere dürfen in den Personenwagen nicht mitgenommen werden, mit Ausnahme von kleinen Hunden, welche auf dem Schoße getragen werden, sofern die Mitreisenden damit einverstanden.

Welche Bestimmungen gelten bezüglich des Tabakrauchens seitens der Passagiere?

Das Tabakrauchen ist in allen Wagenklassen gestattet, in der ersten Klasse jedoch nur unter Zustimmung aller Mitreisenden, wenn nicht besondere Rauchcoupé's dieser Klasse im Zuge vorhanden sind. In jedem Zuge müssen Coupé's zweiter und tunlichst auch dritter Klasse für „Nichtraucher" vorhanden sein, welche als solche durch Schilder gekennzeichnet sind, und in denen unbedingt nicht geraucht werden darf. — Tabakspfeifen müssen mit Deckeln versehen sein.

Welche Gegenstände sind von der Mitnahme in den Personenwagen ausgeschlossen?

Feuergefährliche Gegenstände sowie alles Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, welche auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündbare Präparate 2c. — Das Dienstpersonal ist berechtigt, sich in dieser Beziehung die nötige Überzeugung zu verschaffen.

Was hat der dem obigen Verbote Zuwiderhandelnde zu gewärtigen?

Er haftet für allen entstehenden Schaden und verfällt außerdem in die durch das Bahnpolizei-Reglement bestimmte Strafe (Geldstrafe bis zu 30 Mark).

Welchen Personen ist die Mitnahme von Handmunition gestattet?

Jägern (Jagdliebhabern) und im öffentlichen Dienste stehenden Personen.

Wie muß ein mitgeführtes Gewehr gehalten werden?

Mit dem Laufe nach oben.

Was geschieht mit Personen, welche die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachten, sich den Anordnungen des Dienstpersonals nicht fügen oder sich unanständig benehmen, sowie mit Trunkenen?

Die gedachten Personen werden von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen, ohne Ersatz des bezahlten Fahrgeldes beanspruchen zu können. Trunkene Personen dürfen zum Mitfahren und zum Aufenthalte in den Wartesälen nicht zugelassen und müssen ausgewiesen werden, wenn sie unbemerkt dazu gelangten.

Wo können derartige Personen die Wiederverabfolgung ihres etwa bereits expedierten Gepäcks, nachdem sie zurückgewiesen, nur verlangen?

Nur auf der Station, wohin das Gepäck abgefertigt worden.

Der Billet-Expeditionsdienst.

Worin bestehen die Dienstverrichtungen des Billet-Expedienten?

1. In der Bestellung, Aufbewahrung und dem Verkauf der Billets,
2. in der Führung der Bücher und Aufstellung des vorgeschriebenen Rechnungsmaterials,
3. in der Verwaltung und Abführung der Einnahmen.

Wie sind die für den Personenverkehr in Gebrauch befindlichen Fahrbillets beschaffen?

Jedes Fahrbillet enthält die Angabe der Abgangs- und Bestimmungsstation, der Wagenklasse und des tarifmäßigen Fahrgeldes, ferner die Bezeichnung „Schnellzugbillet", „Retourbillet" oder „Militärbillet". Die Farbe ist nach der Wagenklasse verschieden, und zwar I. Klasse gelb, II. Klasse grün, III. Klasse braun, IV. Klasse grau. Die Retourbillets besitzen einen durch die Mitte laufenden, weißen Strich; die Militärbillets sind zur Hälfte weiß, zur Hälfte braun. Der Text wird bei den Tourbillets in Längsdruck, bei den Retourbillets in Querdruck ausgeführt. Auf etwa auf der Rückseite befindlichen Text ist auf der Vorderseite hingewiesen. Innerhalb jeder Verkehrsrelation und Wagenklasse sind die Billets, mit 0000 beginnend und mit 9999 endigend, fortlaufend nummeriert. (Edmonsonsches System.) Die von Reisenden mitgeführten Hunde werden auf besondere „Hundebillets" expediert. Für besondere Zwecke und gewöhnlich für Verkehrsstrecken von geringer Frequenz werden „Blanketbillets" geführt, deren endgültige handschriftliche Ausfertigung je im Bedarfsfalle durch den Expedienten geschieht.

Welches sind die Grundtaxen des Personengeld-Tarifs?

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	
	Pf.	Pf.	Pf.	Pf.	pro km
Einfache (Tour-)Billets:	8,0	6,0	4,0	2,0	
Schnellzug-Billets:	9,0	6,67	4,67		

Die Preise der Retourbillets werden aus den $1^1/_2$fachen Personenzugbillet-Preisen bezw. aus den $1^1/_2$fachen Schnellzugbillet-Preisen, wenn Schnellzüge benutzt werden können, zusammengestellt. — In den einzelnen Direktionsbezirken weichen jedoch die bestehenden Sätze von den obigen mehr oder weniger ab.

Wann sind in der Regel die nötig werdenden Billets bei der Verkehrs-Controle zu bestellen?

So zeitig, daß zur Anfertigung ungefähr vier Wochen Zeit bleibt.

Binnen welcher Zeit sollen Differenzen, welche sich bezüglich der Stückzahl der gelieferten Billets ergeben, bei der Verkehrs-Controle zur Sprache gebracht werden?

Innerhalb acht Tagen nach Empfang der Billets; nötigenfalls ist innerhalb dieser Frist um Verlängerung nachzusuchen; andernfalls gilt die Richtigkeit als von der Billetexpedition anerkannt.

Was gilt von jedem Billet, welches in oder außer der Reihenfolge fehlt?

Es wird als verkauft angesehen und der Preis der Billetkasse zum Soll gestellt.

Was gilt von der Zeit der Öffnung und Schließung des Billetschalters?

Auf Stationen mit größerem Verkehr ist der Schalter *eine* Stunde, auf solchem mit geringerem eine *halbe* Stunde vor Abgang des Zuges zu öffnen. Wenn auch nach dem Betriebs-Reglement fünf Minuten vor Abgang des Zuges der Passagier keinen Anspruch mehr auf Verabfolgung eines Billets hat, so darf doch die Verabfolgung nicht versagt werden, so lange noch die Möglichkeit der Mitfahrt besteht. Der Expedient darf erst nach Notierung der verkauften Billets und nach Erledigung der Expeditionsgeschäfte, überhaupt aber frühestens zehn Minuten nach Abgang des Zuges, das Bureau verlassen.

In welcher Weise hat der Billetverkauf vor sich zu gehen?

Vor Beginn des Verkaufs müssen die niedrigsten Nummern der Billets, welche ausgegeben werden dürfen, erkennbar hervor-

gezogen sein, und wird mit deren Ausgabe begonnen. Die letztere findet streng der Reihe nach an die sich Meldenden statt. Zum Wechseln ist rechtzeitig ein Vorrat kleiner Münzsorten bereit zu halten.

Was hat zu geschehen, wenn ein Wechsel der expedierenden Beamten eintritt?

Es ist eine Vergleichung der vorliegenden Billetnummern vorzunehmen, wodurch die Verantwortlichkeit auf den folgenden Beamten übergeht.

Was gilt hinsichtlich der Abstempelung der Billets?

Die Abstempelung geschieht mittels einer Presse, in welche das Datum und die Abfahrtsstunde des Zuges eingesetzt wird (der Tag in zwei Stellen, z. B. 03 — der Monat in Zahlen — das Jahr mit den beiden letzten Ziffern — die Stunde aufwärts abgerundet mit V. oder N.). Der Stempel ist auf die der Controlnummer gegenüberstehende Seite zu drücken. Nach Abgang eines Zuges ist die Datumpresse bereits für den folgenden Zug richtig zu stellen und auf ihre Brauchbarkeit zu prüfen. Bei dem Mangel einer Presse oder bei nicht entsprechender Form der Billets können dieselben auch mittels eines Handstempels abgestempelt werden. Eine doppelte Abstempelung oder Umstempelung der Billets ist nicht statthaft.

Worauf ist bei der Billetausgabe noch besonders zu achten?

Es dürfen (abgesehen von Ausgleiche-Billets) nur Billets derjenigen Wagenklasse ausgegeben werden, welche der betreffende Zug führt. Ferner dürfen keine direkten Billets zu Zügen verabfolgt werden, bei denen auf einer Anschlußstation eine Fahrtunterbrechung im Lokalverkehr von mehr als $^1/_2$ Stunde und im Verbandsverkehr von mehr als 1 Stunde eintritt. Ausnahmsweise kann dies nur auf ausdrückliches Verlangen des Reisenden geschehen, während in der Regel die Billets nur nach solchen Stationen ausgegeben werden, welche von demselben Zuge oder einem direkt anschließenden Zuge der eigenen oder Nachbarbahn erreicht werden.

Wie hat der Expedient zu verfahren, wenn ihm Reisende zugewiesen werden, welche das Fahrgeld nachzuzahlen haben?

Er hat entsprechende Billets für die umgekehrte Fahrtrichtung nebst Zusatzbillets abgestempelt zu verabfolgen, welche vom Schaffner coupiert an den Zugführer abgegeben werden.

Was hat mit einem Billet zu geschehen, welches, noch nicht coupiert, zwecks Umtausches gegen ein solches einer höheren Klasse zurückgegeben wurde und zu demselben Zuge nicht mehr verkauft werden kann?

Es ist durch Durchkreuzen mit Dinte unbrauchbar zu machen und als verstempelt zu buchen.

Wann hat ein Gleiches zu geschehen?

Wenn sich vor der Benutzung eines Billets ein Irrtum bei der Ausgabe herausstellt, und dasselbe noch nicht coupiert gegen Lösung eines anderen zurückgegeben wird.

Welche Bestimmungen gelten für die Benutzung der Retourbillets?

Die Gültigkeitsdauer der Retourbillets beträgt für die ersten 100 km 2 Tage und für jede angefangenen weiteren 100 km 1 Tag mehr, den Tag der Lösung voll eingerechnet. Die Rückreise muß bis 12 Uhr Mitternachts des letzten Tages angetreten sein. Retourbillets, welche vor einem Sonntage, sowie vor den beiden Weihnachts-, Oster- und Pfingsttagen, vor Neujahrstag, Charfreitag, Buß- und Bettag und Himmelfahrtstag gelöst sind, gelten noch am dritten bezw. vierten Tage zur Rückfahrt. Zu den Schnellzügen können die Retourbillets ohne Nachzahlung benutzt werden, und ist auf der Hin- und Rückreise je eine Fahrtunterbrechung gestattet. Retourbillets von mehr als zweitägiger Gültigkeitsdauer sind in der Regel vor Antritt der Rückreise nochmals abstempeln zu lassen. — Wenn ein Reisender auf ein Retourbillet zur Rückfahrt einen Schnellzug benutzt und mit diesem über die ursprüngliche Abgangsstation hinausfahren muß, so soll er für die mehr durchfahrene Strecke nur ein Personenzugbillet ohne Zuschlag nachlösen. Die Retourbillets sind nicht übertragbar.

Welche allgemeinen Bestimmungen gelten in Bezug auf Rundreise- und Saisonbillets?

Es sind zu unterscheiden:

1. kombinierbare Rundreisebillets (deren Coupons vom Reisenden ausgewählt werden);
2. feste Rundreise- und Saisonbillets (mit feststehendem Reiseweg);
3. Anschluß-Retourbillets (zum Anschluß an die Rundreisebillets).

Die Billets berechtigen zur Fahrt mit allen fahrplanmäßigen Zügen, welche die betreffende Wagenklasse führen. Dem Reisenden steht es in den meisten Fällen frei, die Reise von der Ausgabe-Station ab beliebig in der einen oder anderen Richtung zu machen und auf den auf den Billets bezeichneten Couponstationen zu unterbrechen. Auch innerhalb jedes einzelnen Coupons darf die Reise in der Regel einmal gegen Bestätigungsvermerk durch den Stationsbeamten unterbrochen werden. Unter derselben Bedingung ist bei den Saison- und Anschluß-Billets Fahrtunterbrechung je einmal auf der Hin- und Rückreise gestattet. Die Gültigkeitsdauer der kombinierbaren Billets beträgt bei einem Gesamtreiseweg von 600 bis 2000 km 45 Tage, bei einem längeren Wege 60 Tage und erlischt mit der Mitternacht des letzten Tages. Die Ermäßigung der kombinierbaren Rundreisebillets beträgt 30 % der Schnellzugs- und Personenzugstaxe, jedoch wird kein Freigepäck gewährt.

Die festen Saison- und Rundreisebillets gewähren eine Ermäßigung von 30 bis 40 % und Freigepäck.

Nach Beendigung der Fahrt verbleiben die vom Schaffner coupierten Billetumschläge in den Händen des Reisenden.

Welche Vorschriften gelten für die Bestellung der kombinierbaren Rundreisebillets?

Die Bestellung geschieht bei der Billetexpedition unter Ausfüllung eines formularmäßigen Bestellscheines durch den Besteller. Letzterer hat hierbei eine Bestellgebühr von 1 Mark zu hinterlegen, welche bei Empfangnahme des Billets auf den Preis angerechnet wird, bei Nichtabnahme aber der Eisenbahnverwaltung verfällt. Der Bestellschein wird durch die Billetexpedition der Ausgabestelle

übermittelt; bei Eingang und Verabfolgung des Billets hat der Besteller den Umschlag desselben mit eigenhändiger Unterschrift zu versehen.

Welche Bestimmungen gelten für die Ausfertigung, Berechnung und Benutzung von Fahrkarten?

Fahrkarten werden ausgegeben:

auf	1	Monat	mit	40%	Ermäßigung	der	Personenzug-Fahrpreise
„	3	„	„	50%	„	„	„	„
„	4	„	„	50%	„	„	„	„
„	5	„	„	55%	„	„	„	„
„	6	„	„	60%	„	„	„	„
„	1	Jahr	„	70%	„	„	„	„

Bei der Berechnung wird täglich eine Fahrt in jeder Richtung unter Zugrundelegung des Fahrpreises für Personenzüge zur Berechnung gezogen und der Monat zu 30 Tagen angenommen. Die Bestellung hat bei der Billetexpedition zu erfolgen, welche die Ausfertigung bei dem Betriebsamte beantragt. Der Abonnent hat neben Entrichtung des Preises eine Sicherheit von zehn Mark gegen etwaigen Mißbrauch der Karte zu hinterlegen. Die Karte berechtigt für ihre Dauer zur beliebigen Fahrt auf der darin angegebenen Strecke mit allen fahrplanmäßigen Zügen, welche die betreffende Klasse führen; sie ist streng persönlich, und hat ein Mißbrauch den Verlust der Kaution und strafrechtliche Verfolgung zur Folge. Wird der Fahrkarteninhaber durch unvorhergesehene Ereignisse (Tod, Krankheit, Wechsel des Wohnortes 2c.) von der weiteren Benutzung der Karte gehindert, so kann ihm, wenn die Karte weniger als einen Monat lang benutzt ist, vom Tage des Abonnements-Beginnens bis zur Rückgabe der Karte pro Tag der Preis eines Retourbillets der betreffenden Klasse, bei längerer Benutzung der der Benutzungszeit entsprechende Fahrkartenpreis in Anrechnung gebracht und die mehr gezahlte Differenz zurückgezahlt werden, vorausgesetzt, daß der Behinderungsfall glaubhaft nachgewiesen wird. Der Inhaber hat die Karte bei jeder Fahrt bei sich zu führen, widrigenfalls er als billetloser Passagier behandelt wird. Freigepäck wird (abgesehen von Handgepäck) nicht gewährt.

Eine Rückerstattung des Fahrgeldes findet nur für diejenigen Fahrten statt, welche in Folge einer länger als 24 Stunden anhaltenden Verkehrsstockung ausgefallen sind.

Bei Verlust einer Karte ist der Billetexpedition behufs Bestellung einer neuen Kenntnis zu geben. Am Verfalltage der Karte oder spätestens am folgenden Tage ist dieselbe zurückzugeben, wogegen die Rückzahlung der Kaution erfolgt.

Welche Bestimmungen gelten für die Preisberechnung und Benutzung der Schüler-Fahrkarten?

Zum Zwecke des Schulbesuches werden Fahrkarten für die II. und III. Wagenklasse auf Bestellung bei der Billetexpedition ausgegeben. Dieselben sind gültig auf eine bestimmte, auf der Karte angegebene Zeit, für täglich eine Hin- und Rückfahrt, mit Ausschluß der Sonn- und Festtage, sowie der auf der Karte vermerkten Schulferientage, mit allen fahrplanmäßigen Zügen. Die Karte ist persönlich, und muß der Bestellung ein Atteſt der Schulbehörde beigefügt sein, wonach das Kind die betreffende Schule besucht und welches die Angabe der Ferientage enthält. Auch zum Zwecke des Schulbesuches nur an gewissen Tagen (Fortbildungsschulen 2c.) können Fahrkarten ausgegeben werden. Ausgeschlossen sind nur junge Leute, welche Universitäten, akademische Anstalten, technische Hochschulen, Konservatorien 2c. besuchen.

Alle Schüler-Fahrkarten müssen mindestens den Zeitraum von einem Monat umfassen.

Bei der Preisberechnung wird die doppelte Entfernung der zu durchfahrenden Strecke mit der Zahl der in die Abonnementszeit fallenden Schultage und mit der Grundtaxe von 1,33 Pfg. pro km für die III. Kl. und 2,00 Pfg. für die II. Kl. multipliziert. Beträge unter 5 Pfg. fallen weg, über 5 Pfg. gelten für 10 Pfg. Bei einem vollen Jahres-Abonnement ermäßigt sich die Grundtaxe auf 1 Pfg. pro km für die III. Kl. und 1,5 Pfg. pro km für die II. Kl.

Für Geschwister werden die folgenden Kilometersätze berechnet:

für	2	Kinder	2	Pfg.	in	III.	Kl.,	3	Pfg.	in II. Kl.
„	3	„	2,66	„	„	„		4	„	„ „
„	4	„	3,33	„	„	„		5	„	„ „
„	5	„	4	„	„	„		6	„	„ „

Freigepäck wird auf Schülerbillets nicht gewährt.

Unter welchen Bedingungen werden Arbeiter-Wochenbillets und Arbeiter-Retourbillets verausgabt?

Die Arbeiter-Wochenbillets berechtigen an sechs Wochentagen zu täglich einer Hin- und Rückfahrt in der IV. Klasse. Sie können an jedem Wochentage gelöst werden und gelten bis zum betreffenden Tage der folgenden Woche. Auf der Rückseite sind die Wochentage der Reihe nach aufgedruckt. Nur die unentgeltliche Mitnahme von Werkzeug und Speisegeschirr ist gestattet. Die Arbeiter-Retourbillets berechtigen, am Montage gelöst, zur Rückfahrt am Samstage und umgekehrt; an anderen Tagen ist dagegen ihre Benutzung nicht angängig.

Ist bei Abonnements-, Schüler- und Arbeiter-Retour- und Wochenbillets Fahrtunterbrechung zulässig?

Nein.

Was gilt hinsichtlich der Gewährung von Fahrvergünstigungen an Gesellschaften?

Die Anträge auf Gewährung von Fahrpreis-Ermäßigungen an Gesellschaften sind an das Betriebsamt zu richten, und muß die Lösung von mindestens 30 Billets zu demselben Zuge und für dieselbe Strecke gesichert sein. Die Ermäßigung beträgt 50 Prozent. Gegen Abgabe eines Reverses, laut welchem der Vorstand der Gesellschaft die betreffende Anzahl Billets gegen Entrichtung des entsprechenden Betrages erhalten zu haben erklärt, verausgabt die Billetexpedition bei Doppelreisen Retourbillets zum einfachen Preise und bei einmaliger Fahrt einfache Billets zum halben Preise. Der Revers dient als Beleg zur Monatsrechnung. — Die Benutzung der Schnellzüge ist in der Regel ausgeschlossen;

vorkommenden Falles wird die Ermäßigung von den Schnellzug-Taxen berechnet.

Was gilt bezüglich der Gewährung von Fahrpreis-Ermäßigungen bei akademischen Ausflügen?

Die Vorstände der in Städten mit höheren akademischen Lehranstalten gelegenen Stationen sind befugt, Fahrpreis-Ermäßigungen bei Benutzung der ersten drei Wagenklassen zu akademischen Ausflügen, welche unter Leitung eines Docenten zu wissenschaftlich belehrenden Zwecken an Sonn- und Wochentagen unternommen werden, schon bei einer Teilnehmerzahl von zehn Personen in der Weise zu erteilen, daß bei Hin- und Rückfahrt Retourbillets zum Preise der einfachen Fahrt und bei einmaliger Reise Einzelreisebillets zum halben Preise gegen Abgabe eines von dem leitenden Docenten auszufüllenden Reverses verabfolgt werden. Der unter Angabe des Reisezieles, des Reisezweckes und der Teilnehmerzahl an den Stationsvorsteher zu richtende schriftliche Antrag wird tunlichst bis zur letzten Stunde vor Abgang des Zuges berücksichtigt. Sind direkte Billets nach der Station des Reiseziels nicht vorhanden, so sind Billets nach einer solchen vorgelegenen Station auszugeben, woselbst genügende Aufenthaltszeit zur Lösung weiter lautender Billete vorhanden ist. An unterwegs befindliche akademische Reisegesellschaften ist jede Station zur Gewährung der Fahrpreis-Ermäßigung befugt, wenn ein bezügliches Attest des Vorstandes der betreffenden Anstalt vorgelegt wird. Von jeder gewährten Fahrtvergünstigung ist unter Beifügung einer Abschrift der Reiselegitimation dem Betriebsamte Anzeige zu erstatten, welchem auch die Genehmigung zur ausnahmsweisen Benutzung von Schnellzügen vorbehalten ist.

Unter welchen Bedingungen genießen Schüler oder Schülerinnen bei Ausflügen Fahrpreis-Ermäßigung?

Bei einer Teilnahme von mindestens 10 Personen (einschließlich Lehrer oder Lehrerin) bezw. bei Lösung von mindestens 10 Billets findet Beförderung zu den Sätzen der Militärbillets statt, wobei für Hin- und Rückfahrt der Betrag für zwei Militärbillets zu

Grunde gelegt wird. Von Schülern, welche das zehnte Lebensjahr noch nicht überschritten, werden je zwei auf ein Militärbillet befördert. Die Gewährung der Preisermäßigung geschieht gegen Ausstellung eines Reverses durch den Stationsvorsteher. Die Billetexpedition stellt als Fahrausweis einen Transportschein mit Talon aus, welcher bei Beendigung der Reise vom Zugpersonal abgenommen wird. Bei Beteiligung von mehr als 30 Schülern hat die Anmeldung in der Regel 24 Stunden vor Antritt der Reise bei dem Stationsvorsteher zu erfolgen, bei einer geringeren Anzahl genügt die Anmeldung eine Stunde vorher. — Bei einer Teilnehmerzahl von mehr als 30 Personen ist behufs Ausdehnung der Reise über den Bezirk eines anderen Betriebsamtes die Einholung der Genehmigung des vorgesetzten Betriebsamtes erforderlich; dasselbe gilt von der ausnahmsweisen Benutzung der Schnellzüge.

Wird bei Gesellschaftsreisen, akademischen Ausflügen und Schülerfahrten zu ermäßigten Sätzen auch Freigepäck gewährt, und ist Fahrtunterbrechung zulässig?

Freigepäck wird nicht gewährt, dagegen ist Fahrtunterbrechung wie auf gewöhnliche Billets zulässig.

Welche Fahrpreis-Ermäßigung genießen die Mitglieder von Vereinen und Genossenschaften, welche sich statutenmäßig der öffentlichen Krankenpflege widmen?

Zu Revisionszwecken und Zusammenkünften, zur Ausübung der öffentlichen Krankenpflege, bei Versetzung und zum Gebrauch von Badekuren werden die Vorstände und Mitglieder jener Vereine bei Benutzung der dritten Wagenklasse auf Militärbillet und bei Benutzung der zweiten Klasse auf ein Personenzugbillet III. Kl., auch mit Schnellzügen, befördert. Die Billets sind gegen Vorzeigung eines vom Vorstande der betreffenden Anstalt zu erteilenden Ausweises zu verabfolgen und zuvor mit dem handschriftlichen Vermerk „Gültig für die II. (III.) Wagenklasse des (Schnell-) Zuges ....". Der Ausweis ist einzuziehen und als Beleg dem Rechnungsmaterial beizufügen. Im Falle keine direkten

Billets nach der Zielstation vorhanden sind, wird ein solches nach einer vorgelegenen, zur erneuten Billetlösung geeigneten Station ausgegeben und dies auf dem zurückzugebenden Ausweise vermerkt.

Auf jedes Billet werden 25 kg Freigepäck gewährt.

Welche Personen genießen dieselbe Fahrtvergünstigung?

Die unbemittelten Teilnehmer kleinerer Zusammenkünfte erwachsener Taubstummen an den Taubstummen-Anstalten, sowie solche Taubstummen, welche behufs ihrer kirchlichen Versorgung einzeln die betreffenden Anstalten zu besuchen wünschen. Die Ausweise sind von den Vorständen der Taubstummen-Anstalten auszustellen.

In welcher Weise wird mittellosen Personen zur Erleichterung des Gebrauches von Bädern eine Fahrtvergünstigung gewährt?

Von mittellosen Personen, welchen seitens der Vorstände von Kuranstalten der Gebrauch einer Kur unentgeltlich oder zu ermäßigten Preisen bewilligt wird, wird für die Reise nach dem Kurort und die Rückreise in die Heimat bei Benutzung der III. Klasse der Militär-Fahrpreis erhoben. Außer einem Zeugnisse des Vorstandes der Kuranstalt haben die gedachten Personen ein Armuts-Zeugnis der Ortsbehörde beizubringen, welche beide bei der Billetexpedition als Rechnungsbeleg verbleiben, soweit nicht unterwegs eine erneute Billetlösung nötig wird. Das Verfahren ist im Übrigen dasselbe wie in den vorhergehenden Fällen.

Unter welchen Bedingungen genießen arme skrophulöse Kinder sowie deren Begleiter eine Fahrpreis-Ermäßigung?

Gegen Vorzeigung einer von der betreffenden Heilanstalt ausgestellten Aufnahme-Bescheinigung und eines von der Ortsbehörde ausgestellten Armuts-Zeugnisses werden skrophulöse Kinder mit je einem Begleiter in der III. Klasse auf der Hin- und Rückreise nach und von der Heilanstalt auf Militärbillet befördert.

Worin bestehen die Fahrpreis-Ermäßigungen für Kinder?

1. Kinder unter 4 Jahren werden frei befördert, wenn ein besonderer Platz für dieselben nicht beansprucht wird.

2. Ein Kind im Alter von 4 bis 10 Jahren wird in allen Wagenklassen und Zuggattungen zur Hälfte des Fahrpreises für Erwachsene befördert. Die Billets sind auf volle zehn Pfennig aufwärts abgerundet. Jedes Kind (ob allein oder in Begleitung von Erwachsenen) hat ein besonderes Billet zu lösen. Bei der Verabfolgung ist von dem gewöhnlichen Billet das mit der Controlnummer bedruckte Ende unter Innehaltung des darauf vorgezeichneten schrägen Striches abzuschneiden, zurückzubehalten und am Monatsschlusse mit dem Rechnungsmaterial der Verkehrs-Controle I einzusenden. Wird die Ausfertigung eines Blanketbillets oder auch Buchbillets erforderlich, so ist dasselbe durch Stempel oder Aufschrift mit der Bezeichnung „Kind" zu versehen.

3. Zwei Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren werden in allen Wagenklassen und Zuggattungen auf ein einfaches Billet der betreffenden Klasse befördert.

4. Soweit Freigepäck überhaupt gewährt wird, werden auf ein ganzes Billet 25 kg, auf ein Billet zum halben Fahrpreise (Kinderbillet) 12 kg Freigepäck bewilligt.

Auf Retourbillets, Rundreisebillets und Billets in Form von Kouponbüchern finden die vorstehenden Bestimmungen auch Anwendung.

Welche Billets müssen beim Übergehen in eine höhere Klasse auf Zwischenstationen in den einzelnen Fällen nachgelöst werden?

Billet, mit dem der Reisende versehen.	Wagenklasse, in die er übergehen will.	Nachzulösendes Billet.
IV. Kl.	III. Kl. P.-Z.	IV. Kl.
	II. „ „	III. „ P.-Z.
	I. „ „	II. „ „
	III. „ S.-Z.	1 u. ½ IV. Kl. P.-Z.
	II. „ „	III. Kl. S.-Z.
	I. „ „	I. „ P.-Z.

Billet, mit dem der Reisende versehen.	Wagenklasse, in die er übergehen will.	Nachzulösendes Billet.
III. Kl. P.-Z.	II. Kl. P.-Z.	IV. Kl.
	I. „ „	III. „ P.-Z.
	II. „ S.-Z.	1. u. ½ IV. Kl. P.-Z.
	I. „ „	II. Kl. P.-Z.
III. Kl. S.-Z. oder R.-B.	II. Kl. P.-Z.	IV. Kl.
	I. „ „	III. „ P.-Z.
	II. „ S.-Z.	IV. „ „
	I. „ „	III. „ S.-Z.
II. Kl. P.-Z. oder R.-B. S.-Z.	I. Kl. P.-Z.	IV. Kl.
	I. „ S.-Z.	1 u. ½ IV. Kl. P.-Z.

Bei Übergang von Personenzug in dieselbe Klasse des Schnellzugs ist ein halbes Billet IV. Klasse nachzulösen. Die halben Billets werden durch Lostrennung des einen Endes von den gewöhnlichen Billets hergestellt und die Abschnitte der Monatsnachweisung beigefügt.

Unter welchen Voraussetzungen können einzelne Personen ausnahmsweise zur Mitfahrt in den Güterzügen (Packwagen) zugelassen werden?

Gegen Lösung eines Billets I. Kl. und Zahlung eines Zuschlages von 3 Mark können einzelne Personen in Fällen wirklicher Dringlichkeit einen Güterzug benutzen (z. B. Ärzte zu Kranken-Besuchen, Gerichtspersonen zur Aufnahme von Testamenten, Privatpersonen bei außergewöhnlichen Familien-Ereignissen 2c.). — Die mit Ausführung der trigonometrischen und topographischen Feldarbeiten beauftragten Vermessungs-Dirigenten, Offiziere 2c. können gegen Vorzeigung ihrer Legitimation und Zahlung des Fahrgeldes für II. Kl. P.-Z. die Güterzüge benutzen.

Welches Verfahren besteht im direkten Staatsbahn-Verkehre für die telegraphische Vorausbestellung von Billets und Gepäckscheinen?

Um solchen Passagieren, welche nach Stationen einer Bahn reisen, nach welchen auf der Abgangsstation direkte Billet- und Gepäcktaxen nicht bestehen, eine ungehinderte Fortsetzung der Reise

zu sichern, bestellt auf Verlangen der Passagiere der Stationsvorsteher der Abgangs- oder einer Unterwegsstation bei der nächstgelegenen, zur Umexpedition geeigneten Station die zur Fortsetzung der Reise gewünschten Billets und Gepäckscheine telegraphisch im Voraus. Am Billetschalter der Umexpeditionsstation werden Billets und Gepäckscheine daraufhin bereit gehalten und dem Reisenden gegen Entrichtung des Preises ausgehändigt oder, wenn tunlich, an den Zug gebracht. Im Packwagen ist das Gepäck mit den bereit gehaltenen Beklebezetteln anderweitig zu zeichnen, event. ist die Umladung rechtzeitig zu bewirken. Für die Vornahme der Bestellung hat der Reisende die Gebühr von 50 Pfg. zu entrichten.

(Die Buchführung und Rechnungslegung im Billet-Expeditionsdienste siehe S. 325.)

Der Gepäck-Expeditionsdienst (einschließlich Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren).

Welche Dienstverrichtungen umfaßt der Gepäck-Expeditionsdienst?

Die Annahme und Auslieferung des Gepäcks sowie derjenigen Leichen, Fahrzeuge und lebenden Tiere, deren Abfertigung bestimmungsgemäß der Gepäck-Expedition zufällt, in der Einnahme, Verrechnung und Abführung der Beförderungsgebühren hierfür und in der Führung der vorgeschriebenen Bücher, Rechnungen 2c.

Welche Bestimmungen sind für die Handhabung des Gepäck-Expeditionsdienstes in erster Linie maßgebend?

Die Bestimmungen des Abschnittes II des Betriebs-Reglements und des Abschnittes III der Expeditionsvorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren sowie von Gütern.

Welche Gegenstände fallen unter den Begriff des „Reisegepäcks"?

In der Regel nur diejenigen Sachen welche die Passagiere zu ihrem Reisebedürfnisse mit sich führen, als Koffer, Mantel- und

Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten ꝛc. Größere, kaufmännisch verpackte Colli können zur Gepäckbeförderung ausnahmsweise, jedoch ohne Anrechnung von Freigewicht zugelassen werden. Als Reisebedürfnisse und mithin als gewöhnliches Gepäck werden dagegen betrachtet;

a. Fahr- und Rollstühle, welche Kranke oder Gelähmte mit sich führen,
b. Kinderwagen,
c. Waarenproben (Muster), welche Geschäftsreisende mit sich führen und welche nach der Verpackung als Proben erkennbar sind,
d. Musikinstrumente in Kasten, Futteralen ꝛc.,
e. Meß-Instrumente, Latten und Stäbe von Feldmessern,
f. Handwerkszeug von Handwerkern.

Welche Absicht liegt der im Betriebs-Reglement getroffenen Präcisierung des obigen Begriffes von Reisegepäck zu Grunde?

Die Absicht, zu verhindern, daß Gegenstände des kaufmännischen Verkehrs durch Anrechnung auf das den Reisenden gewährte Freigepäck dem tarifierten Gütertransport entzogen werden. Erschwernisse sollen dem Publikum deshalb nicht bereitet werden, und es ist lediglich bei begründeter Annahme, daß im einzelnen Falle der Bestimmung des Betriebs-Reglements entgegen zu handeln versucht wird, von den Reisenden der wirkliche Inhalt der aufgelieferten Stücke nachweisen zu lassen, wonach eventuell denselben die Aufgabe als Eil- oder Frachtgut oder als Gepäck ohne Anrechnung von Freigewicht anheimzugeben.

Welche Gegenstände dürfen überhaupt nicht zur Beförderung als Gepäck angenommen werden?

Diejenigen, welche nach § 48 des Betriebs-Reglements von der Beförderung als Frachtgut ausgeschlossen sind.

Wie sollen die Gepäckstücke bei der Auflieferung beschaffen sein?

Sie sollen sicher und dauerhaft verpackt sowie von älteren Post- und Eisenbahnzeichen befreit sein, widrigenfalls Zurückweisung eintreten kann. Auch kommt die Eisenbahn für eine Verschleppung, welche durch ältere Signaturen herbeigeführt wird, nicht auf.

Ist eine Beförderung als Gepäck auch ohne Lösung von Fahrbillets angängig?

Gepäckstücke aller Art, Hunde und sonstige kleine Tiere in Käfigen sowie Güter, welche zur Beförderung in Packwagen geeignet sind, können ohne Lösung von Billets zur vollen Gepäcktaxe auf Gepäckschein befördert werden. Letzterer erhält alsdann den Vermerk: „Ohne Billet".

Was gilt hinsichtlich der Zeit der Einlieferung des Gepäcks behufs Beförderung?

Die Mitnahme des Gepäcks, welches nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges unter Vorzeigung des Fahrbillets aufgegeben wird, kann nicht beansprucht werden. Nichtsdestoweniger muß der Expedient auch später eingeliefertes Gepäck abfertigen, so lange dadurch die fahrplanmäßige Abfahrt des Zuges nicht in Frage gestellt wird. Wenn in dringenden Fällen ausnahmsweise Gepäck auch unexpediert mitgenommen wird, so wird dasselbe bis zum Zeitpunkte der nachträglichen Expedierung als zum Transport nicht aufgegeben betrachtet. Ein Gleiches gilt von Reisegepäck, welches auf Haltestellen mitgegeben wird.

Wann ist die Gepäckfracht zu entrichten?

Sofort bei Aufgabe des Gepäcks, widrigenfalls die Beförderung unterbleibt.

In welcher Weise geht die Abfertigung des Reisegepäcks vor sich?

Die Annahme des Gepäcks geschieht gegen Vorzeigung des betreffenden Billets, welches auf der Rückseite mit dem Gepäckstempel versehen wird. Die Expedierung kann nur nach derjenigen

Station erfolgen, auf welche das Billet lautet. Vor der Annahme sind die Gepäckstücke einer Prüfung bezüglich ihrer ordnungsmäßigen Beschaffenheit, Verpackung 2c. zu unterziehen, wonach sie verwogen werden. Hiernach ist die Ausfertigung des Gepäckscheines vorzunehmen, welcher aus einem Stamme, einem Talon, dem Garantieschein und fünf Nummerzetteln besteht. Sämtliche Teile zeigen die gleiche Nummer. Nach formularmäßiger Ausfüllung aller Teile verbleibt der Stamm bei der Gepäck-Expedition, den Talon erhält der Packmeister, den Garantieschein der Reisende, mit den Nummerzetteln werden die einzelnen Gepäckstücke beklebt. Reichen hierzu fünf Zettel nicht aus, so sind die nächstfolgenden Nummerzettel mit zu verwenden und bilden alsdann beide Gepäckscheine Eine Abfertigungsposition. Nicht zur Verwendung kommende Nummern werden vernichtet, eine davon aber am Garantieschein belassen. Falls das Aufkleben bei manchen Gepäckstücken nicht angängig, müssen die Zettel auf Pappstreifen geklebt und diese an den Gepäckstücken festgebunden werden. Wenn zwischen Abgangs- und Bestimmungsstation verschiedene Routen bestehen, ist die einzuhaltende auf allen vier Abschnitten einzutragen.

Wenn ein höherer Wert oder das Interesse an der rechtzeitigen Lieferung nicht declariert ist, sind die hierfür vorgesehenen Spalten zu durchstreichen. Correcturen und Rasuren in den Gepäckscheinen sind unstatthaft. Unbrauchbar gewordene Scheine sind mit allen ihren Teilen mit dem Rechnungsmaterial der Verkehrs-Controle einzusenden.

Die Gepäckscheine werden in Heften geliefert. Dieselben sind für Stationen mit geringer Frequenz weder mit Aufgabe- noch Bestimmungsstation, für andere Stationen entweder nur mit der Aufgabestation oder für frequente Verkehrsrelationen auch mit der Empfangsstation bedruckt. Bei Anlieferung sind die unbedruckten Scheine mit dem Namen der Aufgabestation zu bestempeln, die Empfangsstation ist im einzelnen Verwendungsfalle handschriftlich einzutragen.

Welches Verfahren ist hinsichtlich überzähliger, fehlender oder beschädigter Gepäckstücke einzuhalten?

Von dem Fehlen oder Überzähligsein von Gepäckstücken ist sofort telegraphisch denjenigen Stationen Nachricht zu geben, auf welchen vermutlich das Gepäck überzählig lagern oder fehlen kann unter gleichzeitiger formularmäßiger Meldung an die vorgesetzte Dienststelle. Die Gepäckscheine über fehlendes Gepäck sind dem Reisenden zu belassen; wenn ein etwa vorhandener Teil des Gepäcks dagegen ausgehändigt werden kann, sind die noch fehlenden Stücke nach Stückzahl und Gewicht auf den Gepäckscheinen genau zu vermerken, dieser aber wieder den Reisenden zurückzugeben. Durch Verschulden der Bahnverwaltung zurückgebliebenes Gepäck wird auf Begleitschein kostenfrei nachgesandt.

Gepäckstücke, hinsichtlich deren der Verdacht einer Beschädigung oder Beraubung vorliegt, sind sofort einer Gewichtsermittelung und eventuell unter Zuziehung des Eigentümers einer Inhaltsrevision zu unterwerfen, nachdem letzterer vor der Öffnung den Inhalt angegeben. Bei Entdeckung einer Gewichtsdifferenz oder Beschädigung ist unter protokollarischer Feststellung des Tatbestandes hierüber dem Eigentümer auf Verlangen Anerkenntnis zu erteilen, und der vorgesetzten Dienststelle Anzeige zu erstatten. Ersatzforderungen wegen Verlustes oder Beschädigung von Gepäck nimmt der Expedient entgegen, um sie höheren Orts zur Entscheidung vorzulegen.

Was hat zu geschehen, wenn ein Reisender bei Abnahme des Gepäcks dessen Verwiegung verlangt?

Die Verwiegung ist unter Erhebung des tarifmäßigen Wiegegeldes für Frachtgüter vorzunehmen und die Gebühr in den Gepäckschein einzutragen.

Nach welchen Grundsätzen regelt sich die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung von Reisegepäck?

Im Allgemeinen nach den diesbezüglichen für den Gütertransport bestehenden Grundsätzen und insbesondere nach folgenden spezielleren Bedingungen:

1. Die Eisenbahn haftet von dem Zeitpunkte der Aushändigung des Gepäckscheines ab für die richtige und unbeschädigte Ablieferung des Gepäcks.

2. Ist von dem Reisenden ein höherer Wert nicht angegeben, so wird der wirklich entstandene Schaden vergütet. Als höchster Entschädigungssatz können jedoch nur 12 Mark für jedes kg nach Abzug des Gewichts des noch unversehrten Inhaltes blos beschädigter Gepäckstücke beansprucht werden.

Ist ein höherer Wert deklariert und von der Abgangs-Expedition in den Gepäckschein eingeschrieben, so wird neben der Gepäckfracht ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede angefangenen 150 km der Beförderungsstrecke 2 pro mille (2 von 1000) und mindestens 20 Pfg. beträgt.

3. Falls das Gepäck nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation abgefordert wird, ist die Eisenbahn von jeder Verantwortlichkeit für den Verlust von Reisegepäck befreit, während die Verantwortlichkeit für Beschädigung auch nach diesem Zeitraume fortdauert und erst nach Eintritt der gesetzlichen Verjährung des Anspruches überhaupt (Art. 408, Handelsgesetzbuch) erlischt.

4. Für den Verlust und die Beschädigung von nicht expediertem Gepäck (auch Handgepäck) hat die Eisenbahn nur dann Gewähr zu leisten, wenn ein Verschulden ihrer selbst oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

5. Fehlende Gepäckstücke werden erst nach Ablauf von drei Tagen nach der Ankunft des Zuges, zu welchem dieselben aufgegeben sind, auf der Bestimmungsstation als in Verlust geraten betrachtet, und kann der Reisende erst dann mit Ausschluß aller weiteren Entschädigungsansprüche die Zahlung der im Vorstehenden angegebenen Garantiesumme fordern.

Welches Recht steht dem Reisenden bei späterer Auffindung von in Verlust geratenem Gepäck zu, auch wenn er bereits eine Entschädigung empfangen?

Der Reisende ist, sofern sein Aufenthalt zu ermitteln, von der Auffindung zu benachrichtigen und kann binnen 4 Wochen nach

Welches Verfahren ist hinsicht[illegible]
Gepäckstücke einzuhalten?

Von dem Fehlen oder [illegible]
sofort telegraphisch denjenigen [illegible]
welchen vermutlich das Gepäck [illegible]
unter gleichzeitiger formularm[illegible]
Dienststelle. Die Gepäckschein[illegible]
Reisenden zu belassen; wenn [illegible]
päcks dagegen ausgehändigt [illegible]
Stücke nach Stückzahl und Ge[illegible]
zu vermerken, dieser aber [illegible]
Durch Verschulden der Bahn[illegible]
wird auf Begleitschein kostenfr[illegible]

Gepäckstücke, hinsichtlich [illegible]
oder Beraubung vorliegt, sind [illegible]
eventuell unter Zuziehung [illegible]
zu unterwerfen, nachdem [illegible]
angegeben. Bei Entdeckung [illegible]
gung ist unter protokollarischer [illegible]
dem Eigentümer auf Verlan[illegible]
vorgesetzten Dienststelle [illegible]
wegen Verlustes oder [illegible]
entgegen, um sie [illegible]

[illegible]
[illegible]

Die [illegible]
[illegible]
[illegible]

[illegible]
[illegible]

ingungen können auf denjenigen Stationen, wo sich ese zu Dienstleistungen für das Publikum verwandt

ger können ohne Verantwortlichkeit der Transport des Gepäcks von und nach den Lokalen tion besorgen. Sie sind durch Dienstabzeichen n einer Dienstanweisung und Gebührentaxe ver- auf Verlangen vorzeigen müssen. Bei Empfang- ckscheines haben sie eine mit der Nummer des rsehene Marke zu verabfolgen.

chtungen sollen auf größeren Stationen zur vorübergehenden s Gepäcks bestehen?

fende muß in der Lage sein, sein Gepäck ohne lichkeit der Verwaltung einem Bediensteten n eine festgesetzte Gebühr zur vorübergehenden Auf- bergeben zu können.

und im wesentlichen die allgemeinen Vorschriften über die Be- dener Gegenstände?

den Direktionen zu Bromberg, Breslau, Berlin, Magdeburg, Hannover, Erfurt, Frankfurt a. M. und Köln unterstehen- Fundbüreaus haben die Fundsachen für die betreffenden bis zur Rückgabe an den Eigentümer oder bis zum Verkaufe ahren. Das Fundbüreau zu Köln besteht für die Bezirke - und rechtsrheinisch und Elberfeld gemeinschaftlich. Es geliefert:

auf der Bahnstrecke gefundenen Sachen an den und durch diesen an den nächsten Stationsvorsteher, en Stationen (in sämtlichen Räumen und in den ndenen Sachen an den Stationsvorsteher, 3. die im durch das Zugpersonal während der Fahrt gefundenen n den Zugführer und von diesem an den nächsten er, 4. die in Wagen, welche sich in den Werkstätten

empfangener Nachricht verlangen, daß ihm das Gepäck gegen Rückerstattung des erhaltenen Schadenersatzes entweder am Bestimmungsorte oder frachtfrei am Aufgabeorte verabfolgt werde.

Nach welchen Grundsätzen bestimmt sich die Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der rechtzeitigen Ablieferung des Gepäcks?

Falls seitens des Reisenden ein durch die verspätete Lieferung des Gepäcks entstandener Schaden nachgewiesen wird, kann er höchstens den Betrag von 0,20 Mark für jedes kg des ausgebliebenen Gepäcks und jeden angefangenen Tag der Versäumnis bis dahin, daß das Gepäck als in Verlust geraten zu betrachten ist, beanspruchen. Will der Reisende die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung versichern, so hat er dies (mindestens ½ Stunde vor Abgang des Zuges) der Abgangs-Expedition behufs Eintrags in den Gepäckschein zu erklären und hierfür eine Vergütung von 2 pro Tausend der deklarierten Summe für jede angefangenen 150 km der Beförderungsstrecke (in minimo 1 Mark) zu entrichten. Insoweit der Reisende alsdann den Schaden nachzuweisen vermag, wird ihm innerhalb der deklarierten Summe Entschädigung geleistet.

Sofern die Eisenbahn beweist, daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht hat abwenden können, ist sie von der Haftpflicht für Versäumnis der Lieferzeit befreit.

Inwieweit ist die Mitnahme von Handgepäck in den Personenwagen zulässig?

Kleine, leicht tragbare Gegenstände können mitgeführt werden, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden und Zoll- und Steuervorschriften nicht entgegen stehen. Solche Gegenstände sind von den Passagieren selbst zu beaufsichtigen. Reisenden IV. Klasse ist unter denselben Bedingungen die Mitführung von Handwerkszeug, Tornistern, Traglasten in Körben, Kiepen, Säcken ꝛc. und anderen Gegenständen, welche Fußgänger bei sich führen, nach Entscheidung des Stationsvorstehers gestattet.

Unter welchen Bedingungen können auf denjenigen Stationen, wo sich Gepäckträger befinden, diese zu Dienstleistungen für das Publikum verwandt werden?

Die Gepäckträger können ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung den Transport des Gepäcks von und nach den Lokalen der Gepäck-Expedition besorgen. Sie sind durch Dienstabzeichen erkennbar und mit einer Dienstanweisung und Gebührentaxe versehen, welche sie auf Verlangen vorzeigen müssen. Bei Empfangnahme des Gepäckscheines haben sie eine mit der Nummer des Gepäckträgers versehene Marke zu verabfolgen.

Welche Einrichtungen sollen auf größeren Stationen zur vorübergehenden Aufbewahrung des Gepäcks bestehen?

Der Reisende muß in der Lage sein, sein Gepäck ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung einem Bediensteten (Portier) gegen eine festgesetzte Gebühr zur vorübergehenden Aufbewahrung übergeben zu können.

Welche sind im wesentlichen die allgemeinen Vorschriften über die Behandlung gefundener Gegenstände?

Die den Direktionen zu Bromberg, Breslau, Berlin, Magdeburg, Altona, Hannover, Erfurt, Frankfurt a. M. und Köln unterstehenden Fundbüreaus haben die Fundsachen für die betreffenden Bezirke bis zur Rückgabe an den Eigentümer oder bis zum Verkaufe aufzubewahren. Das Fundbüreau zu Köln besteht für die Bezirke Köln links- und rechtsrheinisch und Elberfeld gemeinschaftlich. Es werden abgeliefert:

1. die auf der Bahnstrecke gefundenen Sachen an den Bahnmeister und durch diesen an den nächsten Stationsvorsteher, 2. die auf den Stationen (in sämtlichen Räumen und in den Wagen) gefundenen Sachen an den Stationsvorsteher, 3. die im Wageninneren durch das Zugpersonal während der Fahrt gefundenen Gegenstände an den Zugführer und von diesem an den nächsten Stationsvorsteher, 4. die in Wagen, welche sich in den Werkstätten

befinden, gefundenen Sachen an den Werkstättenvorsteher und von diesem an den Stationsvorsteher.

Der Stationsvorsteher hat sofort tunlichst unter Zeugen den abgelieferten Gegenstand unter fortlaufender Nummer (augenscheinlich zusammengehörende Sachen unter derselben Nummer) in das Fundjournal einzutragen, über jeden Fund zwei gleichlautende Meldekarten auszufertigen und die eine derselben am Gegenstande zu befestigen, die andere mit nächstem Zuge dem Fundbüreau einzuschicken. In den Meldekarten sind die Gegenstände genau und ausführlich zu beschreiben. Auf gemeinschaftlichen Übergangs-Stationen sind die auf der Station gefundenen Sachen dem Fundbüreau der betriebsleitenden Verwaltung, die in den Zügen gefundenen dagegen derjenigen Verwaltung einzusenden, deren Strecke der Zug zuletzt befuhr. Meldet sich der Eigentümer bei dem Stationsvorsteher, so ist dessen Berechtigung zu prüfen und ihm alsdann die Sache zurückzugeben. Andernfalls werden die in den Zügen gefundenen Gegenstände sofort, alle anderen Sachen nach Ablauf von 8 Tagen mit Begleitschein dem Fundbüreau eingesandt. Geld- und Wertsachen sind unter Meldung an das Fundbüreau der zuständigen Hauptkasse einzuschicken. Lebensmittel ohne Wert sind dem Finder zu belassen. Sonstige leicht verderbliche Sachen (auch lebende Tiere) sind nach geschehener Meldung und, event. telegraphisch, eingeholter Genehmigung des Betriebsamtes öffentlich zu verkaufen. Der Erlös ist mit der Verkaufsverhandlung an die zuständige Kasse abzuliefern. — Hat der Eigentümer die Sache gegen Empfangsbescheinigung zurückerhalten, so ist dies unter Anschluß der letzteren dem Fundbüreau durch eine Duplicat-Meldekarte anzuzeigen. Den Reisenden werden auf allen Stationen unentgeltlich Verlustanzeigen verabfolgt, welche von diesen auszufüllen und von der Station sofort dem Fundbüreau gebührenfrei einzuschicken sind. Auch können auf Verlangen Depeschen zur Wiedererlangung von Verlustgegenständen dem betreffenden Zuge nachgesandt oder an diejenige Station gerichtet werden, auf der die

Sache zurückblieb. Vom Reisenden selbst aufgesetzte Depeschen unterliegen der tarifmäßigen Gebühr, bleibt die Fassung der Station überlassen, so ist ein fester Betrag von 50 Pfg. (auch für etwa verlangte Rückantwort) zu erheben, wenn die Beförderung sich auf den Staatsbahnbereich beschränkt.

Sollen Gegenstände innerhalb des Staatsbahnbereiches dem Eigentümer nachgesandt werden, so geschieht dies, wenn dieser nichts anderes wünscht, auf Gepäckschein gegen eine feste Gebühr von 50 Pfg. in allen Fällen. Der Gepäckschein erhält den Vermerk: „Nachsendegebühr dort zu erheben" und auf der Rückseite die Adresse des Empfängers; alle Abschnitte erhalten die Bezeichnung „Fundsache".

Werden bei der Nachsendung fremde Bahnen berührt, so geschieht dieselbe mit der Post oder als Fracht- oder Eilgut. Die Empfangs-Gepäckexpedition läßt sich von dem Eigentümer eine besondere Quittung ausstellen und übermittelt diese dem Fundbüreau, aus dessen Bezirk der Gegenstand übersandt wurde. Sollen auf Wunsch des Empfängers die Sachen weiter nachgesandt werden, so geschieht dies wie bereits angegeben von neuem, jedoch gegen nur einmalige Erhebung der Gebühr.

Beförderung von Leichen.

Welches sind die wesentlichen Bedingungen für die Beförderung von Leichen?

Der Transport einer Leiche muß, wenn er von der Ausgangsstation des Zuges erfolgen soll, mindestens 6 Stunden, auf einer Zwischenstation mindestens 12 Stunden vorher angemeldet werden. Die Leiche muß in einem Metallsarge luftdicht eingeschlossen und dieser von einer hölzernen Kiste umgeben sein. Auch kann im Leichenwagen der Transport stattfinden. Für die Leiche ist ein Begleiter nötig, welcher ein Fahrbillet der zu benutzenden Klasse und, wenn er im Leichenwagen Platz nimmt, ein Billet der im Zuge

zu sichern, bestellt auf Verlangen der Passagiere der Stationsvorsteher der Abgangs- oder einer Unterwegsstation bei der nächstgelegenen, zur Umexpedition geeigneten Station die zur Fortsetzung der Reise gewünschten Billets und Gepäckscheine telegraphisch im Voraus. Am Billetschalter der Umexpeditionsstation werden Billets und Gepäckscheine daraufhin bereit gehalten und dem Reisenden gegen Entrichtung des Preises ausgehändigt oder, wenn tunlich, an den Zug gebracht. Im Packwagen ist das Gepäck mit den bereit gehaltenen Beklebezetteln anderweitig zu zeichnen, event. ist die Umladung rechtzeitig zu bewirken. Für die Vornahme der Bestellung hat der Reisende die Gebühr von 50 Pfg. zu entrichten.

(Die Buchführung und Rechnungslegung im Billet-Expeditionsdienste siehe S. 325.)

Der Gepäck-Expeditionsdienst (einschließlich Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren).

Welche Dienstverrichtungen umfaßt der Gepäck-Expeditionsdienst?

Die Annahme und Auslieferung des Gepäcks sowie derjenigen Leichen, Fahrzeuge und lebenden Tiere, deren Abfertigung bestimmungsgemäß der Gepäck-Expedition zufällt, in der Einnahme, Verrechnung und Abführung der Beförderungsgebühren hierfür und in der Führung der vorgeschriebenen Bücher, Rechnungen ꝛc.

Welche Bestimmungen sind für die Handhabung des Gepäck-Expeditionsdienstes in erster Linie maßgebend?

Die Bestimmungen des Abschnittes II des Betriebs-Reglements und des Abschnittes III der Expeditionsvorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren sowie von Gütern.

Welche Gegenstände fallen unter den Begriff des „Reisegepäcks"?

In der Regel nur diejenigen Sachen welche die Passagiere zu ihrem Reisebedürfnisse mit sich führen, als Koffer, Mantel- und

Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten ꝛc. Größere, kaufmännisch verpackte Colli können zur Gepäckbeförderung ausnahmsweise, jedoch ohne Anrechnung von Freigewicht zugelassen werden. Als Reisebedürfnisse und mithin als gewöhnliches Gepäck werden dagegen betrachtet;

a. Fahr- und Rollstühle, welche Kranke oder Gelähmte mit sich führen,
b. Kinderwagen,
c. Waarenproben (Muster), welche Geschäftsreisende mit sich führen und welche nach der Verpackung als Proben erkennbar sind,
d. Musikinstrumente in Kasten, Futteralen ꝛc.,
e. Meß-Instrumente, Latten und Stäbe von Feldmessern,
f. Handwerkszeug von Handwerkern.

Welche Absicht liegt der im Betriebs-Reglement getroffenen Präcisierung des obigen Begriffes von Reisegepäck zu Grunde?

Die Absicht, zu verhindern, daß Gegenstände des kaufmännischen Verkehrs durch Anrechnung auf das den Reisenden gewährte Freigepäck dem tarifierten Gütertransport entzogen werden. Erschwernisse sollen dem Publikum deshalb nicht bereitet werden, und es ist lediglich bei begründeter Annahme, daß im einzelnen Falle der Bestimmung des Betriebs-Reglements entgegen zu handeln versucht wird, von den Reisenden der wirkliche Inhalt der aufgelieferten Stücke nachweisen zu lassen, wonach eventuell denselben die Aufgabe als Eil- oder Frachtgut oder als Gepäck ohne Anrechnung von Freigewicht anheimzugeben.

Welche Gegenstände dürfen überhaupt nicht zur Beförderung als Gepäck angenommen werden?

Diejenigen, welche nach § 48 des Betriebs-Reglements von der Beförderung als Frachtgut ausgeschlossen sind.

2. Nicht auf eigenen Rädern laufende Fahrzeuge und zwar:

a. solche, welche mit einem bestimmten Zuge befördert werden sollen, was nur mit Equipagen und anderen unbeladenen Fahrzeugen sowie mit Wagen mit Panoramen, Karoussels ꝛc. geschehen kann. Die Abfertigung erfolgt durch die Gepäck-Expedition auf Transportschein. Schnellzüge können ausnahmsweise benutzt werden. Begleiter, welche Billets der zu benutzenden Wagenklasse zu lösen haben, sind zulässig. Reisegepäck kann in den Fahrzeugen belassen werden, sofern Zoll- und Steuervorschriften nicht entgegenstehen und das Gepäck nicht unter die vom Eisenbahntransport ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände zu rechnen ist. Personen dürfen in den Fahrzeugen nicht verbleiben;

b. solche Fahrzeuge, welche nach Wahl des Versenders als Frachtgut oder Eilgut befördert und bei der Güter-Expedition mit Frachtbrief aufgeliefert werden. Eine Begleitung ist nicht angängig. Eine Beladung ist gegen Entrichtung der tarifmäßigen Fracht gestattet.

Soweit die Betriebssicherheit es zuläßt, können mehrere Fahrzeuge auf Einen Wagen verladen werden.

In welcher Weise soll die Bestellung von Wagen zur Verladung von Fahrzeugen und lebenden Tieren erfolgen?

Die Bestellung ist schriftlich an die Station zu richten und hat Anzahl und Gattung der gewünschten Wagen, die Bezeichnung der Transporte, die Bestimmungsstation, den Tag des Gebrauchs und die Unterschrift des Bestellers nebst Datum zu enthalten.

Was gilt hinsichtlich der Auslieferung und Empfangnahme der angekommenen Fahrzeuge?

Die Auslieferung der auf Transportschein abgefertigten Fahrzeuge erfolgt gegen Rückgabe des Scheines seitens des Begleiters, die der auf Frachtbrief abgefertigten an den Frachtbrief-Adressaten. Die Fahrzeuge müssen spätestens innerhalb 2 Stunden abgeholt

werden, wenn die Ankunft bis Abends 6 Uhr erfolgt. Geschieht letzteres erst später, so läuft die Frist von Morgens 6 Uhr des folgenden Tages an. Für jede Stunde längeren Verweilens wird ein Standgeld erhoben.

Nach welchen Grundsätzen regelt sich die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung von Fahrzeugen?

Im Allgemeinen nach den für den Güterverkehr geltenden Grundsätzen, soweit sie hier anwendbar sind. Die Eisenbahn haftet insbesondere nicht für denjenigen Schaden (weder an den Fahrzeugen noch an den darin etwa verladenen Gegenständen), dessen Entstehung durch die vorgeschriebene oder auch vom Versender freiwillig gestellte Begleitung verhütet werden soll. Für Schäden anderer Art, welche die verladenen Gegenstände erleiden, haftet sie nur, wenn ein Verschulden ihrer selbst oder ihrer Leute nachgewiesen ist. — Für das Fahrzeug (nicht auch für darin befindliche Sachen) ist Wertdeklaration zulässig. Der alsdann zu zahlende Frachtzuschlag beträgt 1 pro Tausend der für jedes Fahrzeug deklarierten ganzen Summe für jede angefangenen 150 km der Transportstrecke (in minimo 0,10 Mark). — Ist kein Wert angegeben, so gilt als bedungen, daß der zu ersetzende Wert jedes Fahrzeuges, einschließlich der darin befindlichen Gegenstände, weder in Verlust- noch in Beschädigungsfällen die Summe von 900 Mark übersteigen soll. Bei den auf Transportschein expedierten Fahrzeugen muß der deklarierte höhere Wert durch die Versandexpedition in den Transportschein, bei den auf Frachtbrief abgefertigten durch den Absender in den Frachtbrief in Buchstaben eingetragen werden.

Unter welchen Bedingungen haftet die Eisenbahn für Versäumung der Lieferzeit von Fahrzeugen?

Der Transport begleiteter, mit Personenzug beförderter Fahrzeuge geschieht mit dem Zuge, zu welchem sie aufgegeben, bis zur Bestimmungsstation; sofern sie unterwegs aus einem Zuge in einen andern übergehen müssen, brauchen sie erst mit dem nächst-

folgenden Personenzuge einzutreffen. Die Lieferzeit für alle anderen Fahrzeuge ist die für gewöhnliches Gut.

Für jedes ausgebliebene Fahrzeug und jeden Tag der Verzögerung werden höchstens 30 Mark vergütet, wenn nicht ein höheres Interesse in der vorgeschriebenen Weise deklariert ist. In diesem Falle wird ein Frachtzuschlag erhoben, welcher 0,5 Pfg. für jede angefangenen 60 Mark der deklarierten Summe und jede 7,5 km (in minimo 30 Pfg.) beträgt.

Wie erfolgt die Frachtberechnung für Fahrzeuge?

1. Für Lokomotiven und Tender (auf eigenen Rädern oder Truks) werden 0,03 Mark pro Tonne und km unter Zuschlag einer Expeditionsgebühr von 1,00 Mark pro Tonne erhoben. Angefangene 100 kg gelten für voll. (Leer zurückgehende Truks und Notachsen genießen Frachtfreiheit.)
2. Andere Eisenbahn-Fahrzeuge (auf eigenen Rädern) werden zum Satze von 0,07 Mark pro Achse und km nebst einer Expeditionsgebühr von 2,00 Mk. pro Achse befördert.
3. Für unbeladene Fahrzeuge aller Art (nicht auf eigenen Rädern laufend), welche in bedeckt gebauten Wagen mit anderen Gütern nicht zusammen geladen werden können und bei der Gepäck-Expedition aufgeliefert werden, sind zu berechnen:
   bei Beförderung in Personenzug 0,40 Mark } pro km und verwendeten Eisenbahnwagen,
   „ „ „ Schnellzug 0,60 „ }
   nebst einer Expeditionsgebühr von 6 Mark pro Eisenbahnwagen.
4. Fahrzeuge der vorgedachten Art, welche bei der Güter-Expedition aufgeliefert werden, unterliegen der Frachtberechnung nach Maßgabe des Gütertarifs (S. 262).
5. Fahrzeuge (auch Schlitten und Feuerspritzen), welche in bedeckt gebauten Wagen mit anderen Gütern zusammengeladen werden können, tarifieren als sperriges Gut.

Künstlerwagen 2c., Lokomobilen, Dresch- und Säemaschinen werden wie unbeladene Fahrzeuge behandelt.

Beförderung von lebenden Tieren.

Welches sind die wesentlichen Bedingungen für die Annahme und Beförderung von lebenden Tieren?

Lebende Tiere werden nur auf und nach den hierzu bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen. Der Absender (Empfänger) muß das Ein- und Ausladen der Tiere, das zur Befestigung derselben nötige Material und das sichere Anbinden selbst besorgen. — Kranke Tiere werden nicht angenommen; außerdem kann durch sanitätspolizeiliche Verbote der Transport eingeschränkt werden. Für Großvieh in Wagenladungen ist stets Begleitung erforderlich (für je 3 Wagen mindestens ein Begleiter); bei Aufgabe einzelner Stücke Vieh, sowie von Kleinvieh in Ladungen kann nach dem Ermessen der Absendestation von der Beigabe eines Begleiters abgesehen werden. Der Begleiter hat, sofern der Stationsvorsteher nicht den Aufenthalt im Viehwagen im Interesse der Sicherheit des Transportes oder Betriebes für nötig erachtet, im Packwagen oder nach Wahl der Eisenbahn in einem Personenwagen III. oder IV. Klasse gegen Entrichtung eines Fahrpreises von 0,02 Mark pro km Platz zu nehmen.

Wilde Tiere (auch ganze Menagerien) werden nur dann zur Beförderung angenommen, wenn die Gefahr einer Beschädigung von Menschen, Tieren und Gütern durch die Art und Weise der Verpackung oder Verladung ausgeschlossen ist. Käfige oder Kisten mit einzelnen wilden Tieren sind mit der Bezeichnung „Raubtier" in auffallender Schrift zu versehen.

Die Abfertigung der lebenden Tiere erfolgt entweder durch die Gepäck-Expedition auf Transportschein oder durch die Güter- (Eilgut-)Expedition auf Frachtbrief. Der Transportpreis ist bei der Aufgabe zu entrichten.

Was gilt bezüglich der Verladeweise der Tiere?

Die Tiere dürfen nicht geknebelt sein. Säcke, Käfige, Kisten und ähnliche Behälter müssen hinlänglich geräumig und luftig sein. In den Wagen darf Großvieh nicht aneinander oder gegen die Wandungen der Wagen gepreßt stehen, für Kleinvieh muß genügender Raum zum Liegen verbleiben. Tiere verschiedener Gattung müssen in demselben Wagen durch Barrièren oder Verschläge getrennt werden. Die Fußböden offener Viehwagen dürfen mit brennbarem Material nicht bestreut werden.

Welche Bedingungen gelten für die Beförderung von Hunden in Begleitung von Passagieren?

Hunde werden in abgesonderten Behältern (Hundecoupés) auf Hundebillets (0,015 Mark pro Stück und km, in minimo 10 Pf.), welche die Billet-Expedition verabfolgt, befördert. Für Überführung der Hunde bei Wagenwechsel hat der Begleiter zu sorgen. Für Verwahrung des Hundes nach Ankunft auf der Bestimmungsstation hat die Eisenbahn keine Sorge zu tragen.

Welche Vorschriften gelten für die Zeit der Aufgabe und Auslieferung bezw. Empfangnahme der lebenden Tiere?

Die Tiere müssen 2 Stunden, Pferde wenigstens 1 Stunde vor Abgang des Zuges zur Verladung bereit stehen und, wenn der Zug Nachts oder vor 7 Uhr Morgens abfährt, bis 8 Uhr Abends angemeldet werden. Auf Zwischenstationen ist nur im Falle vorheriger Verständigung mit dem Stationsvorsteher mit Sicherheit auf Mitbeförderung zu rechnen. — Gegen Rückgabe des Transportscheines werden die Tiere nach Ankunft des Zuges dem Inhaber des Ersteren oder dem Frachtbrief-Adressaten verabfolgt. Das Ausladen kann alsbald nach Ablauf der zur Bereitstellung der Wagen erforderlichen Zeit verlangt werden und muß bei Pferden spätestens 1 Stunde, bei anderen Tieren spätestens 2 Stunden nach Ankunft geschehen. Nach Ablauf dieser Frist kann die Eisenbahn die Tiere auf Gefahr und Kosten des Versenders in Verpflegung geben oder ein Standgeld (auch im Freien) erheben.

Nach welchen Grundsätzen bestimmt sich die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung lebender Tiere?

Nach den für den Güterverkehr geltenden diesbezüglichen Bedingungen, soweit sie auf Transporte von Tieren anwendbar sind. — Für den Schaden, welcher aus der mit dem Transport von Tieren für letztere verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist, haftet die Eisenbahn nicht. Insbesondere leistet sie keinen Ersatz, wenn Verlust oder Beschädigung durch Entspringen, Fallen, Stoßen, Ersticken oder aus sonstigen Ursachen beim Ein- und Ausladen während des Transportes oder beim Aufenthalte auf dem Bahnhofe entstanden ist. Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, die durch die geforderte Begleitung (namentlich durch gehörige Beaufsichtigung, Wartung, Fütterung der Tiere) hätte abgewehrt werden können, begründet ebensowenig die Haftpflicht der Eisenbahn. Die Folgen von Gefahren, welche aus einer von der Eisenbahn zu vertretenden Beschädigung des zum Transport benutzten Fahrzeuges entstehen, sind von ihr auch zu tragen.

Bei vorliegender Ersatzpflicht gelten die folgenden Beträge, wenn keine höhere Wertdeklaration stattgefunden, als höchste Entschädigungssätze:

600 Mark für ein Pferd,
200 „ „ „ Füllen bis zu einem Jahr,
300 „ „ einen Mastochsen,
200 „ „ ein Haupt-Rindvieh,
25 „ „ „ Kalb bis zu einem Jahr,
90 „ „ „ Mastschwein,
35 „ „ „ mageres Schwein,
10 „ „ „ Ferkel bis zu drei Monaten,
20 „ „ „ Schaf oder eine Ziege,
10 „ „ einen Hund,
100 „ „ 100 kg sonstiger Tiere.

Der für Deklaration eines höheren Wertes zu entrichtende Frachtzuschlag beträgt 1 pro Tausend der ganzen deklarierten Summe

für jede angefangene 150 km der Transportstrecke (in minimo 0,10 Mark).

Nach welchen Grundsätzen haftet die Eisenbahn für Einhaltung der Lieferzeit für lebende Tiere?

Die Lieferzeit ist die im Güterverkehr für Eilgut vorgesehene; die Bedingungen des Güterverkehrs gelten für die Folgen versäumter Lieferzeit auch hier.

Die Auslieferung von Pferden und Hunden, welche mit Personenzug befördert werden, kann innerhalb der für Gepäck bestimmten Frist verlangt werden. — Bei Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung, welche in vorschriftsmäßiger Weise im Transportscheine oder Frachtbriefe bewirkt sein muß, wird ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für je 60 Mark der deklarierten Summe und jede 7,5 km der Transportstrecke 0,25 Pfg. (in minimo 30 Pfg.) beträgt.

Welche Grundsätze kommen bei der Berechnung der Transportpreise für lebende Tiere in Anwendung?

a. Kleinvieh in Käfigen, Körben ꝛc. wird nach Gewicht unter Anwendung der Gepäck- bezw. Eilguttaxe abgefertigt.

b. Pferde ꝛc. in Stallungswagen:

für 1 Stück	0,30	Mark	pro km
„ 2 „	0,40	„	
„ 3 „	0,50	„	
„ jedes in demselben Wagen verladene weitere Stück	0,10	„	

unter Zuschlag einer Expeditionsgebühr von 1,00 Mark pro Stück. (Minimalfracht: 3 Mark pro Pferd.)

Für Renn- und Vollblut-Mutterpferde wie auch für einzelne Stücke Zuchtvieh gelangen nur $^2/_3$ der Fracht zur Erhebung.

c. Für sonstige Transporte von Tieren in Wagenladungen wird der Flächenraum des Wagens und die Beförderungs-

strecke zu Grunde gelegt; und zwar zerfallen die hierfür festgesetzten Sätze in solche für Pferde, für sonstiges Großvieh, für Kleinvieh und für Kleinvieh in Etagewagen.

Werden Pferde und anderes Vieh gemischt in einem und demselben Wagen befördert, so kommt der Satz für Pferde in Anwendung; wird Großvieh und Kleinvieh gemischt befördert, so ist ersteres in die entsprechende Anzahl von Kleinvieh zu verwandeln. — Für Etagewagen, welche in Ermangelung gewöhnlicher Viehwagen gestellt werden, wird der Preis für letztere berechnet, und darf nur die unterste Etage beladen werden. — Werden Wagen-Unterkasten benutzt, so ist der Flächeninhalt derselben der übrigen Ladefläche des Wagens (bei Etagewagen der halbe Flächeninhalt der Ladefläche eines Bodens) hinzuzurechnen, sofern die Einzelfracht für das Kleinvieh im Unterkasten sich nicht billiger stellt.

d. Für Einzelvieh kommen die im Tarif aufgeführten Stückfätze zur Berechnung, welche in solche für Pferde und Ponys, für sonstiges Großvieh, für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde und für Ferkel, Lämmer und Zicklein zerfallen.

Bei gestatteter Benutzung eines Zuges, der für Viehbeförderung nicht bestimmt ist, werden die Frachtsätze um 50 Prozent erhöht.

Bei Zuladung von Vieh auf einer Unterwegsstation wird, soweit eine solche überhaupt zugelassen, das zugeladene Vieh als neue Sendung tarifiert.

(Die Buchführung und Rechnungslegung im Gepäck-Expeditionsdienst s. S. 327.)

Der Güter-Expeditionsdienst.

Nach welchen Bestimmungen regelt sich die Handhabung des gesamten Güter-Expeditionsdienstes?

Nach den Bestimmungen des Betriebsreglements (Abschnitt III), der allgemeinen Expeditionsvorschriften für die Beförderung von Personen 2c. sowie von Gütern und der Tarife für den Lokal- und die verschiedenen Verbandsverkehre.

Auf welchen älteren gesetzlichen Bestimmungen fußt der Inhalt des Abschnittes III des Betriebsreglements?

Auf den Bestimmungen des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches (V. Titel. Von dem Frachtgeschäft und von dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere.)

Was versteht man unter einem Frachtführer?

Frachtführer ist derjenige, welcher gewerbemäßig den Transport von Gütern zu Lande oder auf Flüssen und Binnengewässern ausführt.

Unter welchen Voraussetzungen kann eine dem Publikum zur Benutzung für den Gütertransport eröffnete Eisenbahn die bei ihr nachgesuchte Eingehung eines Frachtgeschäftes für ihre Bahnstrecke nur verweigern?

1. Wenn sich die Güter an sich oder vermöge ihrer Verpackung nach den Reglements, und im Falle die letzteren fehlen oder keinen Anhalt gewähren, nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn zum Transport nicht eignen;
2. Wenn der Absender in Bezug auf die Fracht, die Auflieferung der Güter und die sonstigen den Eisenbahnen freigestellten Transportbedingungen sich den allgemein geltenden Anordnungen der Bahnverwaltung nicht unterwirft;

3. Wenn die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des Transportes nicht genügen.

Wie weit erstreckt sich der Transport von Gütern?

Von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen, ohne daß es behufs Überganges von einer Bahn auf die andere einer Vermittelungsadresse bedarf.

Nach welchen Gesichtspunkten ist im wesentlichen die Annahmefähigkeit jeder Gütersendung zu beurteilen?

Von der Beförderung sind überhaupt auszuschließen:

1. Alle solche Güter, die wegen ihres Gewichtes oder Umfanges, ihrer Form oder sonstigen Eigenschaft nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn sich zum Transport nicht eignen;
2. die postzwangspflichtigen Gegenstände, d. s.:
   a. alle versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Briefe,
   b. alle Zeitungen politischen Inhaltes, welche öfter als einmal wöchentlich erscheinen; in einem Umkreis von 15 km vom Erscheinungsorte sind sie dem Postzwange nicht unterworfen;
3. alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände;
4. von landespolizeilichen Verboten, wenn auch nur zeitweise, betroffene Transporte (Kriegsmaterial, Vieh ꝛc.);
5. alle Sendungen, welche nicht ordnungsmäßig oder gar nicht verpackt sind, ungeachtet ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert.

Bedingungsweise werden zur Beförderung zugelassen:

1. Die in der Anlage D zum Betriebsreglement aufgeführten Gegenstände, wenn den dort angegebenen näheren Bedingungen bezüglich der Verpackung ꝛc. genügt ist;

2. Nicht ordnungsmäßig oder gar nicht verpackte Güter, wenn der Absender das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung durch eine mit seiner Unterschrift versehene, auf dem Frachtbrief zu wiederholende (formularmäßige) Erklärung (Revers) anerkannt hat;
3. Gold- und Silberbarren, Platina, gemünztes und Papiergeld, geldwerte Papiere (gestempelte Postkarten, Postanweisungen, Briefumschläge, Streifbänder, Postfreimarken, Stempelbogen, Stempelmarken und ähnliche amtliche Wertzeichen zählen nicht hierzu), Dokumente, Pretiosen (Edelsteine, Perlen 2c.);
4. Gemälde und andere Kunstgegenstände, wenn der Frachtbrief keine Wertangabe enthält;
5. Gegenstände, deren Verladung oder Transport nach dem Ermessen der übernehmenden Verwaltung außergewöhnliche Schwierigkeit verursacht, wenn vorher besondere Bedingungen verabredet sind.

Welches sind einige der häufiger vorkommenden, nach Anlage D zum Betriebsreglement bedingungsweise zum Transport zugelassenen Gegenstände sowie die bezüglichen Bedingungen?

1. Schieß- und Sprengpulver, Pulvermunition, Feuerwerkskörper, Sprengkapseln, Zündschnüre, Dynamitpatronen, Nitrocellulose.

   Die Gegenstände müssen in hölzerne, starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen ein Ausstreuen nicht zulassen, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sein dürfen, fest verpackt sein. Es können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer verwandt werden. Die Pulver-Behälter dürfen keine eisernen Befestigungsmittel (Nägel, Schrauben 2c.) haben. Pulver kann in metallene (jedoch nicht eiserne) Behälter verpackt werden. Loses Kornpulver muß vorher in dichte, aus haltbaren Stoffen verfertigte, Mehlpulver in lederne

Säcke geschüttet werden. Loses prismatisches Pulver muß in Kasten, deren Bretter bei 50 kg Pulver mindestens 25 mm Stärke haben, verpackt sein. Die Seitenwände der Kasten müssen verzinkt, der Boden und Deckel durch genügend lange, verleimte Holznägel oder messingene Schrauben befestigt sein. An einer Kopfwand und unter dem Deckel jedes Kastens müssen zwei Platten von Filz oder einem ähnlichen elastischen Stoffe angebracht sein. — Dynamit-Sprenggelatine-, Gelatinedynamit- und Schießbaumwolle-Patronen sind durch eine feste Papierumhüllung in Packete zu vereinigen und von Zündungen getrennt zu verladen. Alle Behälter mit explosivem Stoffe müssen eine deutliche, äußere Bezeichnung des Inhaltes tragen. Das Bruttogewicht der zuletzt gedachten Patronen darf höchstens 35 kg, das der übrigen Explosivstoffe höchstens 90 kg betragen. Auf dem Frachtbriefe muß die vorschriftsmäßige Verpackung und Beschaffenheit unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift vom Versender bescheinigt sein. Sendungen von Dynamit- 2c. Patronen müssen von einem amtlich beglaubigten Zeugnisse, daß sie aus einer für die Herstellung konzessionierten deutschen oder zum Transport auf deutschen Bahnen ermächtigten ausländischen Fabrik stammen, begleitet und mit dem Ursprungsorte bezeichnet sein. Außerdem ist die Bescheinigung eines vereideten Chemikers über die Beschaffenheit und ordnungsmäßige Verpackung beizugeben. — Jeder Transport ist, wenn er auf der Aufgabebahn verbleibt, mindestens 1 Tag, wenn er auf eine Zweigbahn übergeht, mindestens 2 Tage, und wenn er sich über mehrere Bahnen unter getrennter Verwaltung bewegt, mindestens 4 Tage vor der Aufgabe unter Vorlage einer genauen Abschrift des Frachtbriefes bei der Versandexpedition anzumelden, welche den Zeitpunkt der Einlieferung schriftlich bestimmt. Die Beförderung als Eilgut ist ausgeschlossen. (Die bei Ver- und Entladung und Transport zu beobachtenden Maßregeln siehe bei „militärischen Munitionsgegenständen" S. 58.)

2. Zündhütchen, Zündspiegel, Metallpatronen ꝛc. Sie müssen sorgfältig in festen Kisten oder Fässern verpackt sein, welche die Aufschrift „Zündhütchen" ꝛc. tragen.
3. Streichhölzer und Sicherheitszünder müssen in Behältnissen von starkem Eisenblech oder in sehr festen hölzernen Kisten, beide von nicht über 1,2 Kubikmeter Größe so fest verpackt sein, daß der Raum der Kiste völlig ausgefüllt ist. Der Inhalt ist außen zu bezeichnen.
4. Flüssige Mineralsäuren (Schwefelsäure, Salzsäure, Salpetersäure, Vitriolöl, Scheidewasser) können in Ballons, Flaschen oder Kruken versandt werden, welche dicht verschlossen, wohl verpackt und in mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefäße oder geflochtene Körbe eingeschlossen sind, oder aber in Metallbehältern, welche vollkommen dicht und gut verschlossen sind. Säuren müssen stets von anderen Gütern, namentlich auch von anderen Chemikalien, getrennt verladen werden. Falls die einzelnen Colli nicht über 75 kg wiegen, wird der Frachtberechnung das wirkliche Gewicht, falls sich unter einer Sendung aber auch nur ein Collo von mehr als 75 kg befindet, ein Gewicht von mindestens 2000 kg zu Grunde gelegt; auch haben im letzteren Falle die Interessenten Ver- und Entladung zu besorgen. Für leere, gebrauchte Säuregefäße gelten dieselben Verpackungs- und Beförderungsvorschriften. Falls die Ballons nicht binnen drei Tagen nach Ankunft bezw. nach Avisierung vom Empfänger bezogen, so kann die Bahn dieselben einem Spediteur oder Lagerhause übergeben oder, wenn dies untunlich, ohne weitere Förmlichkeit verkaufen.
5. Petroleum und zwar sog. Testpetroleum, Solaröl ꝛc. muß in guten, dauerhaften Fässern oder in Metall- oder Glasbehältern aufgegeben werden. Letztere müssen in Kisten, Körbe oder Kübel mit Verpackungsmaterial eingefüttert und mit einer Schutzdecke versehen sein. Ihr Gewicht darf 60 kg

nicht übersteigen. Während des Transportes schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglichst verkauft. Die Beförderung (auch der leeren Petroleum- 2c. Fässer) erfolgt nur auf offenen Wagen. Bei allem anderen Petroleum, roh und gereinigt, welches in Glasgefäßen versandt wird, darf das Gewicht der letzteren 40 kg nicht übersteigen. Die Körbe oder Kübel mit Glasballons müssen außerdem mit einer deutlichen, auf rotem Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich" und die betreffenden Eisenbahnwagen mit einer roten Tafel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangieren" versehen werden. Die Körbe und Kübel sind im Eisenbahnwagen neben einandergestellt in Sand einzubetten und unter sich sowie mit den Wagenwänden durch Stricke zu befestigen; sie dürfen behufs Fortbewegung nur an den angebrachten Handhaben getragen, nicht gefahren werden. Aus dem Frachtbrief muß zu ersehen sein, ob die Sendung aus Testpetroleum oder anderem besteht.

6. Terpentinöl, Salmiakgeist 2c. sowie Gefäße, welche diese Substanzen früher enthielten, werden nur auf offenen Wagen befördert.

7. Giftige Metallpräparate (Quecksilberpräparate, Kupfervitriol, Grünspan, Bleiglätte, Mennige, Bleizucker, Bleiweiß, Zinnasche 2c.) dürfen nur in dichten, mit Einlagereifen bezw. Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten von festem, trockenem Holze aufgegeben werden. Ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen darf nicht möglich sein.

8. Hefe (flüssige und feste) wird nur in Gefäßen befördert, welche nicht luftdicht geschlossen sind.

9. Kienruß wird nur in kleinen, in dauerhaften Körben verpackten Tönnchen oder in Gefäßen zugelassen, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen verklebt sind.

10. Gemahlene oder körnige Holzkohle wird nur verpackt angenommen. Auf dem Frachtbriefe muß angegeben sein, ob sie sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht. In ersterem Falle sind zur Verpackung luftdicht verschlossene Behälter aus starkem Eisenblech oder luftdichte, aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen, gefirnißten Pappdeckeln gefertigte (sog. amerikanische) Fässer zu verwenden, deren beide Enden mit eisernen Reifen versehen, deren Bodenstücke aus starkem abgedrehten Holze mittels eiserner Schrauben an die Reife geschraubt und deren Fugen mit Papier oder Leinwand sorgfältig verklebt sind.
11. Wolle, Woll-, Spinnerei-, Baumwollen-, Garnabfälle, Tuchtrümmer, Litzen, Seide und Seidenabfälle, Flachs, Hanf, Werg, Lumpen ꝛc., welche gefettet sind, werden nur auf offenen Wagen mit Decke befördert. Gebrauchte Putzwolle wird nur in festen, dicht verschlossenen Fässern, Kisten u. dgl. zur Beförderung zugelassen.
12. Häute, Felle, Flechsen, Knochen, Hörner, Klauen ꝛc. müssen zu der vorher von der Güterexpedition bestimmten Zeit zur Verladung gestellt werden, als Stückgut in festen, dicht verschlossenen Fässern, Kübeln oder Kisten verpackt. In dieser Verpackung werden auch nur frische Flechsen, frisches Leimleder, frische Häute in Wagenladungen angenommen, während alle übrigen Artikel dieser Kategorie in Wagenladungen nur in offenen Wagen mit Decken, welche der Versender zu stellen hat, befördert werden. Die Fracht ist bei der Aufgabe zu entrichten, und Desinfektionskosten sind vom Versender oder Empfänger zu vergüten.
13. Dünger, Latrinenstoffe ꝛc. werden nur in Wagenladungen befördert. Ver- und Entladen, sowie das Reinigen der Ladestellen hat Versender oder Empfänger zu besorgen. Trockener Dünger wird unverpackt in offenen Wagen mit Decken befördert, welche der Versender zu stellen hat; andere Fäkalien

werden nur in ganz festen, dicht verschlossenen Gefäßen auf offenen Wagen transportiert. Zusammenladung mit andern Gütern ist unstatthaft. Vorausbezahlung der Fracht und Erstattung etwaiger Desinfektionskosten ist Bedingung.

14. Gegenstände, welche durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden können (Heu, Stroh, Rohr, Borke, Torf, ganze Holzkohlen, Papierspäne, Holzzeugmasse, Holzspäne 2c.), sowie Gyps und Traß werden unverpackt nur unter vollständiger Bedeckung zugelassen. Auf- und Abladen, wie auch die Beschaffung von Decken, ist Sache der Interessenten.

Hinsichtlich welcher Transportartikel ist auf die Art der Verpackung ein besonderes Augenmerk zu richten?

Fässer mit Flüssigkeiten (Wein, Spiritus, Öl 2c.) dürfen nicht lecken, Zapfloch und Spund müssen verblecht und die Beschaffenheit der Dauben tadellos sein. Verpackte Flaschen, Thon-, Gyps-, Porzellan- und Glaswaren dürfen in der Emballage nicht rollen. Getreide- und Mehlsäcke müssen fest mit Stricken so zugebunden sein, daß ein zum Angreifen dienender Kropf gebildet wird. Leere Säcke müssen mit starker Schnur zusammengebunden und mit Holz- oder Papp-Täfelchen die Adresse enthaltend, versehen sein. Kleine Körbe, Holzschuhe 2c. müssen in größeren Partien mit Draht zusammengebunden sein. Leere Fässer von beizenden, ätzenden, scharfen, übelriechenden Flüssigkeiten müssen äußerlich trocken und gut verschlossen sein. Colli mit Cigarren, Fleisch- und Schuhwaren sind verschnürt und versiegelt oder plombiert aufzuliefern; auf dem Frachtbriefe ist das Siegel abzudrücken. Thon- und Blechflaschen mit Lack, Firnis, Öl müssen in Korbumhüllung mit Stroh verpackt, Ballen feineren Leders in Leinen genäht, Gypsfiguren, feine Thon- und Marmorwaren, Platten, Kreuze, geschliffene Steine mit Stroh umwickelt und in Kisten oder Holzverschläge verpackt, Papier- und Bücherballen, Papierdüten und Tapeten in Leinwand genäht oder zwischen

Holzverschläge fest verschnürt, kleinere landwirtschaftliche und Nähmaschinen in Kisten oder starke Holzverschläge verpackt sein.

Fellsendungen in bloßer Umschnürung, Zucker in losen Broten und Brote in einzelnen Stücken sind ohne Hinterlegung eines Reverses nicht anzunehmen.

Unter welchen Voraussetzungen ist es zulässig, daß einzelne Verfrachter, welche wiederholt gleichartige Güter mit fehlender oder mangelhafter Verpackung aufgeben, statt eines Reverses für jeden einzelnen Fall einen General-Revers ausstellen?

Die Ausstellung muß lediglich auf dem Wunsche des Versenders beruhen. Der General-Revers muß die spezielle Bezeichnung der Gattung des Gutes sowie die Angabe entweder des Fehlens der Verpackung oder derselben ein für allemal wiederkehrenden Mängel der Verpackung enthalten. Im Frachtbriefe ist jedesmal auf den General-Revers Bezug zu nehmen. General-Reverse dürfen die Expeditionen selbstständig zulassen. Die ausgestellten General-Reverse hat der Expedient unter Verschluß aufzubewahren sowie in jedem Falle Gattung und Verpackungsweise der betreffenden aufgelieferten Güter mit den Angaben im Reverse zu vergleichen.

Was gilt hinsichtlich der Beschränkung der Annahme von Gütern bei vorliegendem Mangel an Betriebsmitteln?

Sofern die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des nachgesuchten Transportes nicht genügen, ist sie zur Annahme nicht verpflichtet; dies ist erst dann der Fall, wenn die Beförderung überhaupt möglich. Soweit die disponiblen Räume hinreichen, ist die Bahn jedoch gehalten, die zugeführten Güter bis zur möglichen Abfertigung einlegen zu lassen. Der Aufgeber hat alsdann im Frachtbriefe sein Einverständnis zu erklären, daß das Gut bis zur tunlichen Verladung eingelagert bleibe. Auf Verlangen wird ihm eine Empfangsbescheinigung mit dem Vorbehalte erteilt, daß die Annahme der Sendung zum Transport und die Aufdrückung des Expeditionsstempels erst dann erfolgt, wenn die Verladung möglich geworden. Die Frachtbriefe zu derartigen

Sendungen sind vom Expedienten aufzubewahren; erst nach Beseitigung des Annahmehindernisses ist der Frachtbrief abzustempeln und das Gut wie gewöhnlich zu behandeln.

Stückgüter dürfen niemals ohne besondere höhere Anordnung von der Annahme ausgeschlossen werden.

Wonach regelt sich die Reihenfolge der Abfertigung und Beförderung der Güter?

Nach der Reihenfolge der Auflieferung. Kein Absender darf vor dem anderen ohne einen in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen oder im öffentlichen Interesse liegenden Grunde bevorzugt werden, widrigenfalls die Bahn zum Ersatze des dadurch verursachten Schadens verpflichtet wird. — Im wesentlichen hängt die Reihenfolge der Abfertigung von der Lage des Fahrplanes der Güterzüge sowie von der Verwendung und Ausnutzung fremder Wagen ab und kann nach den Verladebüchern, Versandjournalen oder Frachtkartenduplikaten festgestellt werden.

Wozu dient der Frachtbrief?

Der Frachtbrief dient als Beweis über den Vertrag zwischen dem Frachtführer und dem Absender.

Welche Angaben soll der Frachtbrief enthalten?

1. Die Bezeichnung des Gutes nach Beschaffenheit, Menge und Markzeichen;
2. den Namen und Wohnort des Frachtführers;
3. den Namen des Absenders;
4. den Namen dessen, an welchen das Gut abgeliefert werden soll;
5. den Ort der Ablieferung;
6. die Bestimmung in Ansehung der Fracht;
7. den Ort und Tag der Ausstellung;
8. die besonderen Vereinbarungen, welche die Parteien etwa noch über andere Punkte, namentlich über die Zeit, innerhalb welcher der Transport bewirkt werden soll, und über die Entschädigung wegen verspäteter Ablieferung, getroffen haben.

Welche Vorschriften gelten für die Ausstellung der Frachtbriefe und deren Ausfertigung in ihren einzelnen Teilen?

Jede Sendung muß von einem gedruckten Frachtbriefe nach vorgeschriebenem Formulare begleitet sein. Besondere Frachtbriefe sind auszustellen:

1. für Güter, welche ein Zusammenladen mit anderen nach ihrer Beschaffenheit nicht zulassen (feuergefährliche ꝛc.),
2. für die unter gewissen Bedingungen zum Transport zugelassenen Güter,
3. für Wagenladungen,
4. für Güter, deren Auf- und Abladen Versender oder Empfänger bewirkt,
5. für die unter Zoll- oder Steuercontrole beförderten Güter.

Die Annahme von Frachtbriefen, welche den betriebsreglementarischen Vorschriften nicht entsprechen, ist unstatthaft. Frachtbriefe, mit welchen das Gut vor der Aufgabe zur Eisenbahn durch andere Frachtführer Beförderung fand, werden auch nicht als Beilagen zu den Eisenbahn-Frachtbriefen angenommen.

Jeder Frachtbrief muß den Controlstempel der Eisenbahnverwaltung tragen; durch das Publikum hergestellte Frachtbriefe unterliegen der Abstempelung seitens der Bahn gegen die tarifmäßige Gebühr. Die von einer im Deutschen Reiche belegenen Verwaltung abgestempelten Frachtbriefe werden auf allen anderen Bahnen dieses Gebietes angenommen.

Der Empfänger des Gutes muß eine im Frachtbriefe namentlich und deutlich bezeichnete Person sein, als solche gelten auch Handlungsfirmen, Vorstände korporativer Gesellschaften, Staats- und Kommunalbehörden ꝛc. Bei größeren Städten ist auf nähere Wohnungsangabe zu halten. Unbestimmte Bezeichnungen des Empfängers, wie z. B. „an den Vorzeiger des Frachtbrief-Duplikates", sind unzulässig. — Der Bestimmungsort und die Bestimmungsstation des Gutes ist genau und deutlich anzugeben. Sind mehrere Eisenbahnstationen genannt, so soll die eigentliche Ablieferungsstation durch den Zusatz „auszuliefern auf Station N. N."

bezeichnet sein. Sendungen nach Stationen außerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sind nur dann anzunehmen, wenn Gewißheit darüber vorhanden ist, daß eine ununterbrochene Schienenverbindung bis dorthin besteht. — Die Eisenbahn, an welcher die Bestimmungsstation liegt, ist stets anzugeben, während die Wahl des Transportweges ausschließlich dem Ermessen der Eisenbahn überlassen ist, welche jedoch das Gut über diejenige Route leiten muß, welche den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen darbietet. Nur bei Zollgütern ist der Absender berechtigt, die zu berührende Zollabfertigungsstelle vorzuschreiben. — Marke, Zeichen und Nummer, welche im Frachtbriefe angegeben sind, müssen mit der auf dem Gute befindlichen Marke genau übereinstimmen. Die Marke muß deutlich und sich leicht kennzeichnend sein, da ihr Zweck die unzweifelhafte Feststellung der Identität jedes Frachtstückes ist. Namentlich auch bei dem nicht dem Handelsstande angehörigen Publikum ist auf Anbringung einer zweckentsprechenden Marke zu achten. Unverpackte Frachtstücke, deren Verwechselung mit ähnlichen möglich ist, sind mittels Etikettierens oder Beschreibens ꝛc. zu zeichnen. — Die Art der Verpackung ist möglichst speziell zu bezeichnen (Faß, Kiste, Sack, Ballen ꝛc., nicht „Collo"). — Der Inhalt der Frachtstücke ist tunlichst der Nomenclatur des Eisenbahntarifs entsprechend anzugeben. — Das Bruttogewicht begreift stets Netto- samt Taragewicht der Sendung in sich; namentlich bei Mehl, Getreide ꝛc. pflegen die Versender fälschlich häufig das Nettogewicht anzugeben.

Wenn der für die Beschreibung der Güter im Frachtbriefe vorgesehene Raum nicht ausreicht, ist dieselbe auf der Rückseite des Frachtbriefes fortzusetzen, oder es sind diesem besondere Blätter in demselben Formate anzuheften und im Frachtbriefe zu vermerken. Die Blätter werden wie letzterer selbst mit Expeditionsstempel versehen. In allen Fällen ist jedoch mindestens das summarische Gewicht unter Angabe des für die Tarifierung maßgebenden Artikels in der vorgedruckten Kolonne des Frachtbriefes anzugeben.

Der deklarierte höhere Wert, das deklarierte Intereſſe an der rechtzeitigen Lieferung ſowie etwaige Nachnahmen müſſen an den dazu beſtimmten Stellen vom Abſender in Buchſtaben aufgeſchrieben andernfalls aber die betreffenden ſchraffierten Stellen zur Verhütung nachträglicher Eintragungen durchſtrichen werden. Spezifikation der Nachnahmen iſt nur bei Sendungen an Reichs- und Staats-, Civil- und Militärbehörden erforderlich. — Das Datum der Ausſtellung des Frachtbriefes iſt möglichſt übereinſtimmend mit dem Datum der Auflieferung anzugeben, event. iſt nachträgliche Änderung herbeizuführen. — Die Unterſchrift des Abſenders kann auch durch eine gedruckte oder geſtempelte Namensbezeichnung erſetzt ſein. — Beiliegende Zoll- und Steuerpapiere ſind in der hierfür vorgeſehenen Rubrik zu vermerken. — Die Angabe mehr als eines Empfängers, Beſtimmungsortes oder Abſenders in demſelben Frachtbriefe iſt nicht angängig. — Bei Verladung von Gütern durch den Abſender ſelbſt, hat dieſer ſtets den benutzten Wagen im Frachtbriefe anzugeben. — Jede nachträgliche Änderung im Frachtbriefe muß durch Unterſchrift des Abſenders von ihm anerkannt ſein. Die Benutzung der Frachtbriefe zu Rechnungs-Vermerken ſowie alle willkürlichen Abänderungen (insbeſondere auch Durchſtreichen der Routenvorſchrift) ſeitens der Expeditionsbeamten iſt unterſagt. Auf die Rückſeite des Frachtbriefes dürfen die Firma des Abſenders ſowie die Vermerke „Von Sendung des N. N.“; „Zur Verfügung des N. N.“; „Zur Weiterbeförderung an N. N.“; „verſichert bei N. N.“ mit dem Zuſatze „ohne Verbindlichkeit für die Eiſenbahn“ aufgedruckt werden.

Was gilt von der bahnſeitigen Ausfertigung der Frachtbriefe?

Auf Antrag des Verſenders führt die Güterexpedition die Ausſtellung des Frachtbriefes und das Signieren der Frachtſtücke gegen Erhebung der tarifmäßigen Gebühr aus. Der Frachtbrief iſt jedoch ſtets vom Abſender zu unterſchreiben, bei Schreibensunkunde zu unterkreuzen, worauf die Handzeichen von einer dritten Perſon zu beſcheinigen ſind. Die Unterzeichnung mit der Firma

der Güterexpedition oder mit dem Namen eines Bediensteten ist unstatthaft.

Welche Bestimmungen gelten für die bahnseitige Feststellung des Gewichtes und der Stückzahl der Güter sowie für die Erhebung der Gebühren hierfür?

Die Gewichtsangabe im Frachtbriefe ist bei (Eil- und Fracht-) Stückgütern stets durch Nachwiegen bei der Annahme zu prüfen, die Anerkennung einer nötig werdenden Berichtigung ist alsbald durch den Frachtbrief-Aussteller herbeiführen zu lassen. Eine Gebühr wird hierfür nicht erhoben, wohl geschieht dies aber, wenn der Versender nach bereits stattgehabter Verwiegung eine nochmalige Nachwiegung verlangt und sich das bahnseitig zuerst ermittelte Gewicht als richtig herausstellt. Nach Verwiegung ist der Wiegestempel dem Frachtbriefe aufzudrücken und der Name des annehmenden Beamten in der Gewichtskolonne zu vermerken.

Bei solchen Gütern, deren Auf- und Abladen Sache der Interessenten ist und von diesen oder aber nur auf deren ausdrücklichen Antrag von der Bahn besorgt wird, macht die Angabe des Gewichtes gegen die Eisenbahn keinen Beweis, solange nicht bahnseitige Verwiegung stattgefunden, und der Frachtbrief nicht den Wiegestempel trägt. Die Erteilung der letzteren Gewichtsbescheinigung erfolgt nur auf Antrag der Interessenten gegen Erhebung der Wiegegebühren. Übernimmt die Eisenbahn die Ver- und Entladung dieser Güter ohne ausdrücklichen Antrag des Versenders, so hat die Feststellung von Gewicht oder Stückzahl von Amtswegen ohne Erhebung einer Gebühr, sowie die Bescheinigung des Gewichtes oder der Stückzahl zu geschehen. Im vorhergehenden wie in diesem Falle darf die Gewichtsfeststellung nicht etwa nur durch Probeverwiegung stattfinden. — Das Fehlen der Gewichtsangabe im Frachtbriefe wird einem Antrage auf bahnseitige Gewichtsfeststellung gleichgeachtet. Einem jeden Antrage wird jedoch nur dann Folge gegeben, wenn die vorhandenen Wiegevorrichtungen ausreichen und kein erheblicher Aufenthalt verursacht

wird; jedoch kann die Verwiegung auf einer mit Gleiswage versehenen Nachbarstation nachgeholt werden.

Was gilt bezüglich der lediglich im bahnseitigen Interesse vorzunehmenden Nachwiegungen der Wagenladungsgüter?

Falls Bedenken gegen die Richtigkeit der Gewichtsangabe im Frachtbriefe vorliegen, sind die Güter auch ohne Antrag nachzuwiegen. Bei Sendungen, deren einzelne Stücke einander gleich sind (Steine, Dachziegel, Hölzer, Schienen, Getreide und Mehl in Säcken, Bierfässer 2c.) genügt die Nachwiegung von Probestücken, wonach das Gewicht der ganzen Ladung zu berechnen ist. Ergiebt die Probeverwiegung ein größeres Gewicht, als das declarierte oder eine Wagenüberlastung, so muß stets Nachwiegung der ganzen Sendung vorgenommen werden. Ergiebt die Nachwiegung einer Sendung eine zu niedrige Gewichtsangabe oder eine Wagenüberlastung, so ist hierüber ein Vermerk in Frachtbrief und Karte zu machen, im übrigen nach dem Conventionalstrafen-Reglement zu verfahren. Ist der Gewichtsunterschied so bedeutend, daß offenbar nur ein Versehen des Absenders vorliegt, so ist das ermittelte Gewicht im Frachtbriefe unter dem angegebenen mit der Bemerkung „bei Nachwiegung ermittelt" einzutragen, der Wiegestempel dem Frachtbriefe aufzudrücken und Frachtberechnung nach dem festgestellten Gewichte vorzunehmen. Ergiebt die Nachwiegung ein niedrigeres Gewicht als das angegebene, so wird nur ein Vermerk über die stattgehabte Verwiegung in das Wiegebuch eingetragen. Gebühren werden für die im bahnseitigen Interesse stattgehabten Gewichtsermittelungen niemals erhoben, in allen Fällen ist jedoch ein entsprechender Vermerk in die Frachtkarte einzutragen.

Befindet sich auf der Versandstation keine Gleiswage, so hat dieselbe bei regelmäßig zum Versand gelangenden Gütern, um Wagenüberlastungen zu verhüten, aus der lichten Länge und Breite des Wagenkastens, sowie der Höhe der Ladung überschläglich deren kubischen Inhalt zu berechnen, hin und wieder probeweise ein

Raummaß der Sendung zu wiegen und danach das Durchschnittsgewicht der Ladung zu berechnen. — Ladungen, deren Gewicht zu niedrig angegeben scheint, oder deren Gewichtsermittelung der Bahn überlassen ist, sind in Ermangelung einer Gleiswage einer Unterwegs- oder der Bestimmungsstation mittelst Vermerks auf der Frachtkarte zur Verwiegung zu überweisen. Die Erledigungsstation giebt auf derselben das ermittelte Gewicht, den Namen der Station und des verwiegenden Beamten nebst Datum als Erledigungsvermerk an.

Wie ist die Verwiegung langer Wagen auszuführen?

Behufs Verwiegung langer (3- oder 4achsiger) Wagen, deren äußerster Radstand die Plattform der Centesimalwage überragt, ist zunächst die eine Achse bezw. das eine Achsenpaar und dann die andere Achse bezw. das andere Achsenpaar für sich genau auf die Mitte der Tafel der Wage zu stellen. Die Summe der beiden Gewichtszahlen ergiebt das Gesamtgewicht des Wagens. Bei dreiachsigen Wagen werden entweder zuerst die Vorder- und Mittelachse zugleich und demnächst die Hinterachse allein auf die Wage gebracht und beide Gewichtszahlen addiert, oder es werden zuerst die Vorder- und Mittelachse und demnächst die Hinter- und Mittelachse zusammen auf die Wage gebracht und die Summe beider so ermittelter Gewichte addiert und mit ¾ multipliciert. Bei letzterer Wiegeart ist es erforderlich, daß die Mittelachse und die außerhalb der Wage stehende Achse gleich weit von dem zwischenliegenden Ende der Brücke entfernt stehen.

Inwieweit ist einem Antrage auf bahnseitige Feststellung der Stückzahl von Wagenladungsgütern stattzugeben?

Insoweit die Beschaffenheit der Güter eine derartige Feststellung ohne erheblichen Aufenthalt zuläßt und gegen Erhebung der tarifmäßigen Zählgebühr. Das Ergebnis ist im Frachtbriefe zu bescheinigen, bei der Zählung ist mit Sorgfalt zu verfahren.

Wozu ist der Absender von Gütern, welche vor der Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, verpflichtet?

Er ist verpflichtet, der Eisenbahn mit dem Frachtbriefe die erforderlichen Zoll- oder Steuerpapiere zu übergeben unter Verzeichnung derselben im Frachtbriefe.

Trifft die Eisenbahn eine Verantwortlichkeit für ein Verschulden bei Annahme von Gut ohne Steuerpapiere oder mit ungenügenden Papieren?

Nein; die Eisenbahn ist zur Prüfung der Notwendigkeit, Richtigkeit oder Zulänglichkeit der Begleitpapiere nicht verpflichtet, trotzdem sind bei Annahme der Güter etwaige Mängel und Unvollständigkeiten tunlichst zu beseitigen und dem Publikum die nötigen Unterweisungen zu erteilen, wenn dieses auch der Eisenbahn für alle Schäden haftet, welche dieselbe wegen mangelhafter Begleitpapiere treffen.

Erwächst der Eisenbahn eine Verantwortlichkeit, wenn sie auf ausdrücklichen, im Frachtbriefe gestellten Antrag des Absenders, falls die vorschriftsmäßigen Declarations- und Legitimationspapiere beigefügt sind, die zoll- und steueramtliche Behandlung der Güter vermittelt und die Gebühren hierfür vorstreckt?

Nein; die Eisenbahn ist durch einen solchen Antrag zur Übernahme der Vermittelung noch nicht verpflichtet und kann dieselbe einem Spediteur übertragen, wenn keine Mittelsperson im Frachtbriefe bezeichnet ist.

Welche Annahme wird unterstellt, wenn der Absender eine solche Abfertigung der Güter beantragt hat, wie sie im gegebenen Falle gesetzlich nicht zulässig ist?

Die Annahme, daß der Absender damit einverstanden sei, wenn die Bahn diejenige Abfertigung veranlaßt, welche nach ihrem Ermessen für ihn am vorteilhaftesten erscheint.

Für welche Nachteile trägt der Absender oder Empfänger die Verantwortlichkeit der Bahn gegenüber, wenn diese an der Zollgrenze ihr übergebene Güter ohne von dem Absender extrahierte Zollpapiere zur Beförderung an den Bestimmungsort oder an die für die Abgabe der Zolldeklaration zuständige Zollstelle übernimmt?

Für alle Nachteile, welche der Eisenbahn als Frachtführerin aus Unrichtigkeiten, Fehlern oder Versäumnissen der Frachtbrief-Deklaration des Absenders bei der ihr obliegenden, nach Maßgabe dieser Frachtbrief-Deklaration vorzunehmenden Zolldeklaration erwachsen.

Welche Maßregeln sind von dem Expedienten zu beobachten, um die rechtzeitige und vollständige Deckung des Bedarfes an Wagen zur Verladung von Gütern zu sichern?

Der Expedient muß sich mit den Verkehrsverhältnissen so vertraut halten, daß er den regelmäßigen ungefähren Bedarf an Wagen bemessen kann. Läßt sich letzterer aus den angekommenen und entladenen verwendbaren Wagen nicht allein decken, so sind die weiter erforderlichen bei dem Stationsvorsteher zu bestellen. Bleiben die verlangten Wagen unverhältnismäßig lange aus, so daß eine Störung des regelrechten Verladegeschäftes zu befürchten ist, so ist dem Betriebsamte telegraphisch Anzeige zu erstatten. — Überflüssige leere Wagen sind dem Stationsvorsteher zur Verfügung zu stellen.

Welche Rücksichten sind im allgemeinen bezüglich der eisenbahnseitigen Übernahme der Ver- und Entladung der Güter, wenn solche nach Maßgabe der Tarifbestimmungen durch Absender oder Empfänger auszuführen wäre, ausschlaggebend?

Die Wünsche und Interessen des Publikums sind bei der Entscheidung für die Übernahme oder Ablehnung der eisenbahnseitigen Verladung in gleichem Maße zu berücksichtigen wie das Interesse der Verwaltung, welcher durch Übernahme des Ladegeschäftes eine erweiterte Haftverbindlichkeit erwächst, während andererseits Störungen des Betriebsdienstes eventuell dadurch vermieden sowie eine raschere Wagenausnutzung erzielt werden können. Sind letztere

Vorteile überwiegend, so wird die eisenbahnseitige Verladung rätlich sein; diese hat auch stattzufinden, wenn die Verladung vom Güterschuppen aus oder an Orten erfolgen muß, wo nur Dienstpersonal verkehren darf, wenn die Verladeweise des Absenders Beschädigung des Betriebsmaterials befürchten läßt, oder wenn die Verladung durch denselben die erforderliche Feststellung der Stückzahl unmöglich machen würde, während bei Gütern, deren Verladung eine besondere Sachkenntnis und Geschicklichkeit voraussetzt, oder deren Gewicht oder Menge nicht genau zu ermitteln ist, dieselbe den Interessenten zu überlassen ist. Mit der Erhebung der Ladegebühr wird nur die Deckung der Selbstkosten, kein Gewinn beabsichtigt, wie auch die bloße Rücksicht, die Güterbodenarbeiter zu beschäftigen, für die bahnamtliche Verladung nicht bestimmend sein kann. — Übernimmt der Absender die Verladung, ohne durch die Tarifbestimmungen hierzu verpflichtet zu sein, so ist der Frachtbrief von ihm mit dem Vermerk zu versehen: „Vom Absender verladen nach Vereinbarung mit der Eisenbahn".

Welches Verfahren ist hinsichtlich der Wagenbestellung zur Verladung von Transporten durch die Versender zu beobachten?

Die Versender haben die schriftlichen Bestellungen, welche Anzahl und Gattung der Wagen, die Bezeichnung der Transporte, die Bestimmungsstation, den Tag des Gebrauches, das Datum und die Unterschrift des Bestellers enthalten müssen, an die Verlade-Station oder, wenn daselbst eine selbstständige Güterexpedition besteht, an diese zu richten. Die Bestellschreiben werden, nachdem Tag und Stunde des Einganges darauf vermerkt, streng nach der Reihenfolge des Einganges in das Wagenbestellbuch eingetragen, ordnungsmäßig geheftet und als Beläge für das Bestellbuch aufbewahrt. Verlangt ein Versender bedeckte Wagen für Transporte, zu welchen solche nur gegen eine höhere Tarifierung gestellt werden, so hat er sich mit der höheren Tarifierung auf dem Frachtbriefe einverstanden zu erklären. Die Bereitstellung der verfügbaren und der eingetroffenen

verlangten Wagen ist schleunigst zu bewirken. Die Versender werden streng nach der Reihenfolge der Bestellung befriedigt und können sich hiervon selbst durch Einsicht in das Wagenbestellbuch überzeugen. Noch fehlende Wagen sind für den nächsten Tag im Wagenbestellbuch, welches täglich abgeschlossen wird und die Anzahl der täglich bestellten und gestellten Wagen ersehen läßt, als „Bedarf" vorzutragen, so daß eine wiederholte Bestellung durch die Versender überflüssig ist. Soweit vorhandene Wagen noch nicht vergeben sind, werden Bestellungen für Vieh- und Eilgut-Transporte vorzugsweise berücksichtigt. — Bevor Wagen verfügbar sind, darf eine feste Zusage der Gestellung solcher nicht stattfinden; die Eisenbahn ist bei Nicht-Gestellung trotz fester Zusage zur Zahlung einer Conventionalstrafe in Höhe des Satzes der Wagenstrafmiete für einen Tag (2 Mark) an den Besteller verpflichtet, wofür der die Zusage erteilende Beamte aufzukommen hat. Den Bestellern bleibt es überlassen, sich Kenntnis zu verschaffen über die Bereitstellung der Wagen. — In der Regel ist eine Kaution für bestellte Wagen (2 Mark) nicht zu erheben. Sollten bereitgestellte Wagen gar nicht beladen werden, so ist den Bestellern die Disposition darüber zu entziehen und die Zahlung der verwirkten Wagenstrafmiete aufzugeben. Bei Zahlungsverweigerung ist dem Betriebsamte Anzeige zu erstatten, für die Folge aber Kaution hinterlegen zu lassen. Bei verspäteter Verladung ist die verwirkte Wagenstrafmiete vom Absender einzuziehen oder unter Mitteilung an denselben der Empfangsstation zur Erhebung zu überweisen. Nach Ablauf der Ladefrist kann außerdem die Eisenbahn das Verladene auf Kosten des Absenders vom Wagen wieder entfernen, gegen Lagergeld einlagern und dem Versender das Verfügungsrecht über den Wagen entziehen.

Was gilt von der eisenbahnseitigen Prüfung der Übereinstimmung der Frachtbriefangaben mit dem Frachtstücke nach Inhalt und Gewicht?

Die Eisenbahn ist befugt, die Übereinstimmung des Frachtbriefes mit den Gütern auch nach dem Inhalte in Gegenwart

des Absenders, Empfängers, deren Bevollmächtigten oder eventuell in Gegenwart von mindestens zwei Zeugen zu prüfen und verifizieren zu lassen. Versand- und Empfangs-Expedition haben öfters derartige Revisionen vorzunehmen, auf Unterwegsstationen sollen sie nur dann stattfinden, wenn anzunehmen, daß die Weiterbeförderung für die mitverladenen Güter oder den Betrieb Gefahr bringen würde. Auch Gewichtsprüfungen sind, namentlich bei Wagenladungsgütern, öfters anzustellen und für falsche Inhalts- oder Gewichtsdeklarationen Mehrfracht und Konventionalstrafen nach Maßgabe des besonderen Reglements zu erheben.

Welche hauptsächlichen Bestimmungen kommen bei der gegenseitigen Übergabe der Frachtgüter auf Übergangs-Stationen zur Anwendung?

Die Bestimmungen des betreffenden Reglements. Nach demselben findet eine direkte Weiterbeförderung der übergebenen Güter in denselben Wagen dann statt, wenn letztere nach dem Wagen-Regulativ durchlaufen dürfen und mit mindestens 50 Prozent der Tragfähigkeit oder dem Raume nach hinlänglich beladen sind. Wagen mit direkt expedierter Ladung sollen hierbei mit Abgangs- und Kartenschluß-Station beschrieben sein, was von der übernehmenden Bahn zu prüfen ist. Eil- und Stückgüter sollen in der Regel in Coulissenwagen, Wagenladungsgüter, für welche bedeckte Beförderung vorgeschrieben, gedeckt übergeben werden. Die Zuführung der Güter nebst Papieren, welche der anbringenden Verwaltung obliegt, muß spätestens innerhalb 12 Stunden nach Ankunft der Güter bewirkt sein, und sind die zu übergebenden Wagen in das bestimmte Übergabe-Gleis zu stellen, durch Verbands-Packmeister begleitete Verbandszüge aber ordnungsmäßig rangiert zu übergeben. Soweit das Letztere nicht der Fall ist, findet nach Bereitstellung der Wagen im Übergabe-Gleis durch die Übergabe- resp. Übernahme-Beamten zunächst eine Revision des Wagenverschlusses statt, worauf die Begleitpapiere, und zwar im Verbandsverkehr die direkten Karten, im Verkehr von Bahn zu Bahn in duplo ausgefertigte Über-

weisungskarten, welche Nummer, Eigentümerin und Inhalt der Wagen, Zeichen, Nummer, Zahl, Gattung, Inhalt und Gewicht der Kolli, Bestimmungsstation der Güter und den Betrag der überwiesenen Fracht 2c. enthalten, übergeben werden. Ladungen in offenen Wagen sind bei Übergabe einer Revision zu unterwerfen, wenn dadurch keine Umladung bedingt wird. Stückgüter sind tunlichst genau zu revidieren. Der Verschluß der sie enthaltenden Wagen ist erst unmittelbar vor der Revision von dem übergebenden Beamten im Beisein des übernehmenden abzunehmen. Eine Nachwiegung muß nur bei Sendungen von fabriziertem Tabak, Cigarren, Butter, Käse, Bückingen, Fleischwaren, Wein, Spirituosen sowie bei äußerlichen Beschädigungen 2c. stattfinden. Die Übergabe soll in der Regel ohne Unterbrechung geschehen; für die unversehrte Erhaltung des Verschlusses bereits übernommener, aber noch nicht speziell revidierter Wagen hat die übernehmende Bahn zu sorgen. Wird die Übernahme beladener Wagen wegen irgend welcher Mängel beanstandet, so liegt der übergebenden Bahn deren Beseitigung nötigenfalls durch Umladung ob, welch' letztere auch auf dem Bahnhofe der übernehmenden Bahn durch Bedienstete der übergebenden oder gegen Erstattung der Ladegebühr durch solche der übernehmenden ausgeführt werden kann.

Bei Begleitung durch Verbands-Packmeister findet eine Quittungsleistung auf der Übergangsstation nicht statt. Über sonstige direkt expedierte Güter werden beiderseitig Quittungsbücher geführt, und bei Überweisung von Bahn zu Bahn sind beide Exemplare der Überweisungskarte mit Quittung zu versehen. Die Quittierung hat unmittelbar nach Übernahme der Güter und Papiere zu geschehen, und sind Ausstellungen, welche nicht sofort hierbei gemacht werden, wirkungslos. (Über alle Unregelmäßigkeiten bei der Übernahme s. S. 342.)

Was gilt von der Zeit der Auflieferung der Güter?

Die Güter müssen in den festgesetzten Expeditionszeiten, welche durch Aushang dem Publikum bekannt gegeben werden, aufgeliefert

oder vom Absender verladen werden. An Sonn- und Festtagen wird nur Eilgut (mit rotem Frachtbriefe) zu bestimmten Tageszeiten angenommen und ausgeliefert. (Der Zutritt des Publikums in die inneren Expeditionsräume ist nur auf den unvermeidlichen Verkehr mit dem Dienstpersonal zu beschränken.)

Was hat zu geschehen, wenn der Absender eine Bescheinigung über die erfolgte Auflieferung von Gütern wünscht?

Der Absender hat zwei gleichlautende Exemplare des Frachtbriefes vorzulegen, deren Übereinstimmung geprüft und von denen das eine mit Gewichts- und Wiegestempel sowie mit der Bezeichnung „Duplikat" versehen ihm zurückgegeben, das andere mit dem Vermerke „Duplikat erteilt" versehen wird. — Außerdem sind formularmäßige Annahme-Bescheinigungsbücher, von den Versendern beschafft, zugelassen, in welche Nachnahme- und Versicherungsbeträge stets mit Buchstaben einzutragen sind.

Wodurch wird der zwischen Eisenbahnverwaltung und Absender abzuschließende Frachtvertrag perfekt?

Durch die zum Zeichen der Annahme erfolgende Aufdrückung des Expeditionsstempels der Abgangsstation auf den Frachtbrief, deren Vornahme der Absender in seiner Gegenwart verlangen kann. Der Stempel ist für das Datum der Aufgabe allein maßgebend, und geschieht die Abstempelung ohne Verzug nach vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe verzeichneten Gutes bezw. nach dessen vollständiger Verladung durch den Absender.

In welcher Weise wird die Bezeichnung und Bezettelung der Stückgüter und der damit beladenen Wagen ausgeführt?

Sämtliche Stückgüter mit Ausnahme derjenigen, welche überseeisch eingegangen sind und nach der zollamtlichen Behandlung bei den betreffenden Hafenstationen zum Weitertransport aufgegeben werden, müssen vom Absender mit Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen sein, soweit dies ihre Beschaffenheit ohne besondere Schwierigkeit gestattet; im Unterlassungs-

falle hat die Annahmestation die Signierung gegen Erhebung der tarifmäßigen Gebühr nachzuholen. Expeditionsseitig werden die aufgelieferten Stückgüter mit Beklebezetteln versehen, welche vorgedruckt die Versandstation nebst Bahnbezeichnung und eingestempelt oder eingeschrieben das Datum der Annahme und die Bestimmungsstation enthalten. Die Stückgutwagen sind durch Aufschrift oder Bezettelung als solche zu bezeichnen. Die Beklebezettel müssen bei Kurswagen die Bezeichnung als solche, die Ausgangsstation und die letzte Station, bis zu welcher der Wagen läuft, sowie mit Blaustift Zug und Datum des Abganges enthalten.

Bei anderen Wagen, welche Stückgut für mehrere Stationen enthalten, müssen außer Obigem sämtliche Empfangsstationen nebst der auf jeder zu entladenden Stückzahl sowie entweder die volle Routenvorschrift oder die erste Übergangsstation angegeben werden.

Auf Stückgutwagen für nur Eine Station ist die Abgangs- und Bestimmungsstation, das Datum der Beladung und die Leitungsvorschrift zu vermerken.

Im Lokalverkehr genügt an Stelle der Beklebezettel eine Kreideaufschrift.

Wagen mit Gütern, welche in der Anlage D zum Betriebs-Reglement aufgeführt und allein zu verladen sind, erhalten die Bezettelung „Feuergefährlich", solche, welche Flüssigkeiten oder zerbrechliche Gegenstände enthalten, die Bezettelung „Vorsichtig zu rangieren".

Etwaige Plakate der Versender dürfen an den Langseiten der Wagen angebracht werden, wenn sie von weißem Papier, höchstens 25 cm hoch und ebenso breit sind und Name des Absenders, Empfängers, Bezeichnung und Gewicht der Ladung, sowie die Bestimmungs-(Übergangs-)Station tragen.

Welche Regeln gelten für die Ablagerung der angenommenen Stückgüter auf den Güterböden ꝛc. vor der Verladung?

Auf den Güterböden sind Eil- und Fracht-Stückgüter sowie Versand- und Empfangs-Güter getrennt zu halten, und ist für

die Lagerung im Übrigen mit Rücksicht auf die Frequenz, Routen- und Verbands-Verhältnisse eine Schuppenordnung festzusetzen. Die Versandgüter sind nach Verladestationen geordnet so zu lagern, daß die Bezettelungen und Signaturen sichtbar sind. Güter, welche durch Ausdünstung andere leicht anziehende Gegenstände verderben oder bei etwaigem Bruch der Fastagen Gefahr herbeiführen, sind im Freien oder in besonderen Verschlägen abzulagern, namentlich Petroleum, Solaröl, Steinöl, Terpentin, Thran, Theer, Heringe, Säuren, Firnis, Knochen, Häute 2c. Die zu solchen Sendungen verwendeten leeren Fässer 2c. sind nur gründlich gereinigt anzunehmen und getrennt von anderen Gütern abzulagern. Erfordert die Natur solcher Güter oder etwaige Zollvorschrift die Unterbringung im Schuppen, so sind sie an einer dazu bestimmten Stelle und entfernt von leicht infizierbaren Waren (Mehl, Reis, Kaffee 2c.) niederzulegen. Zur Lagerung im Freien sind gewöhnlich die Rampen der Güterschuppen zu benutzen und die Güter hier durch Decken gegen Einflüsse der Witterung zu schützen.

Insbesondere ist bei Transporten von Spiritus Vorsicht anzuwenden, und sind größere Mengen ohne Benutzung der Güterböden direkt zu verladen, sofern dies aber nicht zu umgehen, tunlichst bald wieder vom Schuppen zu entfernen. Letzteres gilt auch von kleineren Sendungen sowie von leicht feuerfangenden Sachen (Heu, Stroh, Werg, Lumpen 2c.).

(Tabakrauchen und Umherleuchten mit offenem Licht auf dem Güterboden ist streng verboten.)

Welches sind die bei Ausführung des Verladegeschäftes zu beachtenden wesentlichen Regeln?

Vor der Verladung hat sich der dieselbe leitende Beamte davon Überzeugung zu verschaffen, daß der Wagen regulativgemäß überhaupt benutzt werden darf, das Decke und Boden des Wagens vollständig dicht, daß derselbe gereinigt und von üblen Gerüchen früherer Ladungen sowie nach etwaiger Desinfektion von Gerüchen der hierzu verwandten Stoffe frei ist. Die Vorschriften über ge-

trennte Verladung gewisser Güter, über Beförderung nur in bedeckten oder nur in offenen Wagen ꝛc. müssen genau beachtet werden. Die Verladung der Güter erfolgt mit möglichster Beschleunigung zum nächsten zur Beförderung bestimmten Zuge, und darf etwa eine grundsätzliche Ausnutzung der reglementsmäßigen Expeditionsfrist niemals stattfinden. — Die Verladung kann auf Grund der Begleitpapiere oder besonderer Ladebücher geschehen. In beiden ist Nummer und Eigentümerin der benutzten Wagen zu verzeichnen. In Ermangelung gedeckter Wagen sind die Versender von Gütern, deren Beförderung nicht unbedingt bedeckt zu geschehen braucht, darauf aufmerksam zu machen, daß die sofortige Beförderung in offenen Wagen, in bedeckten aber nur gegen Entrichtung des tarifmäßigen Frachtzuschlages oder der Deckenmiete geschehen werde.

Die Ladung muß in Wagen stets möglichst gleichmäßig verteilt, die Tragfähigkeit darf nie überschritten werden. Durch die Verladeweise dürfen Beschädigungen der Güter nicht veranlaßt werden. Auf offenen Wagen muß die Ladung so befestigt werden, daß ein Verschieben oder ein Herunterfallen einzelner Stücke nicht eintreten kann. Fässer mit Flüssigkeiten sind mit dem Bauch nach der Stirnwand und Bauch an Bauch zu verladen sowie mit Holzkeilen festzulegen. Glaskisten und Spiegel sind aufrecht stehend parallel mit den Langseiten des Wagens zu verladen. Möbel sind durch Zwischenlegen von Stroh gegen Beschädigungen zu schützen. Steuergüter sind so zu placieren, daß der amtliche Verschluß nicht verletzt wird. Fässer mit, namentlich leicht gährenden, Flüssigkeiten sind abzusondern und tunlichst mit einem Sandkranze zu umgeben, wenn sie mit durch Nässe leidenden Waaren zusammen verladen werden müssen. Leicht entzündliches Material darf als Unterlage auf offenen Wagen nicht verwandt werden.

Colli, welche auf Unterwegsstationen am Zuge entladen werden, sind vor die weitergehenden Güter und so zu stellen, daß die Marken und Bezettelungen ersichtlich sind. Auch ist zu berücksichtigen, an welcher Seite der Wagen auf der Entladestation

geöffnet wird. Zur Verladung von Gütern, deren Entladung durch ihre Schwere oder ihren Umfang schwierig wird (Stückfässer, Maschinenteile ꝛc.) sind hochbordige Wagen ohne Seitenthüren nur nach Stationen mit Lastkrähnen, nach anderen Stationen aber nur Wagen mit Seitenthüren zu verwenden.

Welches sind die wichtigsten Bestimmungen über den Verschluß der beladenen Güterwagen mittels Plomben?

Außer dem gewöhnlichen Wagenverschlusse sollen die beladenen Wagen noch durch Plomben verschlossen werden, mit alleiniger Ausnahme der offenen, mit Decklaken nicht versehenen Wagen. An jedem Wagen sind so viele Plomben anzulegen, als er Zugänge zum Inneren hat, ohne Rücksicht auf etwaige zollamtliche Verschlüsse. Bei Coulissenwagen wird durch die Ringe an und neben den Türen ein dauerhafter Bindfaden gezogen, dessen beide Enden durch die Plombe geschoben und geknotet werden, worauf der Knoten in die Höhlung der Plombe gezogen und diese mit der Plombirzange ausgeprägt wird. Bei Abnahme der Plomben darf die Schnur nur an einer Stelle durchschnitten werden, damit nicht ein etwa hinter den Wagenösen versteckter Knoten unentdeckt bleibt. Bei offenen, mit einer Decke versehenen Wagen wird durch die Ringe der Decke und des Wagens rings um letzteren eine Schnur (Plombirleine) gezogen und durch die an den Enden der Schnur befindlichen Ösen der Plombenverschluß wie vorher angelegt. Jede Plombe trägt eine angegossene Controlnummer, und wird auf der einen Seite der Name der Station, auf der andern das Datum der Anlegung ausgeprägt. Zu jedem Wagen muß dieselbe Controlnummer verwendet werden. An demselben Tage und nach derselben Station darf dieselbe Controlnummer nur zu einem einzigen Wagen verwendet werden. Die Plombenschnüre dürfen nur aus einem Teile ohne Knoten bestehen.

Die angelegten Plomben sind auf den Frachtkarten sowie in einem Plomben-Abgangsbuche genau zu notieren. Jede Änderung des Verschlusses ist auf den Karten zu vermerken. Die

von angekommenen Wagen abgenommenen Plomben werden in einem Plomben-Ankunftsbuche notiert.

(Über Verletzungen des Plombenverschlusses ꝛc. s. S. 347.)

Welche Bestimmungen gelten für die Zahlung der Frachtkosten?

Die Frachtgelder können im allgemeinen auf der Abgangsstation bei Aufgabe des Gutes berichtigt oder auf den Empfänger zur Zahlung angewiesen werden. Ersteres kann die Eisenbahn jedoch bei Gütern verlangen, welche dem schnellen Verderben ausgesetzt sind oder deren Wert die Fracht nicht hinreichend deckt. Insbesondere werden Eis, Hefe, Seeschaltiere, frische Fische, Krebse, frisches Gemüse, frisches Fleisch, Wildpret, geschlachtetes Geflügel, lebende Pflanzen, leere Kisten, Körbe ꝛc., frisches Obst (letzterer Artikel in der Zeit von Oktober bis April einschl.) nur unter Frankierung befördert, wenn die Verwaltung nicht ausnahmsweise die Beförderung unter Frachtüberweisung gestattet hat. — Die gewünschte Frankierung hat der Absender an der dazu bestimmten Stelle des Frachtbriefes anzugeben.

Welches Verfahren tritt ein, wenn Frankierung gewünscht wird, die gesamte Fracht bis zur Bestimmungsstation aber wegen Mangels direkter Tarifsätze von der Aufgabestation nicht berechnet werden kann?

Die Fracht wird in einem ungefähren Betrag ermittelt und dieser vom Versender hinterlegt, worüber er auf Verlangen Quittung erhält.

Alsdann giebt die Versandexpedition dem Frachtbriefe eine formularmäßige Frankatur-Note bei, welche in ersterem vermerkt und auf welcher die Fracht bis zur Umkartierungsstation ausgeworfen wird. In der Frachtkarte erscheint die Fracht in Überweisung. Die Umkartierungsstation expediert die Sendung ebenfalls in Überweisungsfracht und unter Nachnahme der Vorfracht auf die Bestimmungsstation weiter, welch' letzterer mithin die gesamten Frachtkosten zur Last stehen. Sie entlastet sich dadurch, daß sie die Frachtkosten rückwärts auf die Umkartierungsstation und diese auf die Versandstation unter Kartierung der Frankatur-Note

nachnimmt, so daß schließlich die Versandexpedition mit dem Frachtbetrage belastet ist und nun diesen vom Versender einzieht bezw. mittelst des Deponates deckt.

Dieses Verfahren greift auch Platz, wenn der Absender auch bei direkter Expedition neben der Fracht die Bezahlung von Nebenkosten (Zölle, Zustellungsgebühren 2c.) wünscht, welche die Aufgabeexpedition zu berechnen nicht in der Lage ist.

Welche Kosten begreift die Vorschrift „franko" in sich?

1. Die Fracht, einschließlich Nebenfrachten auf der Versandstation (Zechen- oder Zweigbahnfrachten, Überführungsgebühr, Rangirgebühr und dgl.),
2. die Zuschläge für Wert- und Interesse-Deklaration,
3. die Nachnahme-Provision,
4. sonstige Nebenkosten, welche auf der Versandstation zur Berechnung kommen (Signier-, Wiege-, Zählgebühr, Lagergeld und Wagenstrafmiete, Deckenmiete, Rollgeld, Krahngebühr).

Will der Versender mehr oder weniger frankieren, als hiernach unter „franko" zu verstehen, so hat er dies mit bestimmten Worten im Frachtbriefe auszudrücken. Die Vorschrift „franko Fracht" ist unzulässig.

Was gilt von Fehlern bei der Gebührenberechnung?

Fehler sollen weder der Eisenbahn noch dem zur Zahlung Verpflichteten zum Nachteile gereichen. Zu viel erhobene Beträge werden dem Empfangsberechtigten ausgezahlt, während zu wenig berechnete von ihm nachzuzahlen bleiben.

Welche Geldbeträge fallen unter den Begriff „Nachnahme"?

Alle Geldbeträge, mit welchen Güter bei ihrer Aufgabe durch den Auflieferer nach Maßgabe des Frachtbriefes belastet, und welche für denselben durch die Empfangsstation von dem Empfänger einzuziehen sind. Es wird dadurch zu Gunsten des Absenders oder Auflieferers eine Deckung für Auslagen und Mühewaltungen (Spesen-Nachnahme) oder für den Wert des Gutes (Vor-

schuß) bezweckt. Eisenbahnseitig nachgenommene Beträge (Auslagen, Zölle ꝛc.) gelten demgegenüber als Vorfrachten, Auslagen oder Nebenerhebungen, wenngleich sie derselben Verrechnungsweise unterliegen.

Bis zu welcher Höhe sind Vorschüsse zugelassen, und sind Nachnahmen auf Franko-Sendungen gestattet?

Vorschüsse sind im inländischen Verkehr bis zur Höhe von 1000 Mark zugelassen, wenn sie durch den Wert des Gutes nach dem Ermessen der Versandexpedition sicher gedeckt werden. Nachnahmen auf Franko-Sendungen sind gestattet.

In welcher Form werden Bescheinigungen über aufgegebene Nachnahmen erteilt?

Als Bescheinigung dient in der Regel das abgestempelte Frachtbrief-Duplikat. Auf Verlangen werden jedoch besondere Nachnahmescheine gebührenfrei erteilt, falls die Nachnahme nicht sofort ausgezahlt wird. — Bei den regelmäßigen Versendern ist auf Verzicht auf Erteilung solcher Nachnahmescheine hinzuwirken, denselben kann in einem von ihnen zu führenden Buche bei Auslieferung der Güter die Richtigkeit der darin verzeichneten Nachnahmen bescheinigt werden.

Für welche Nachnahmen gelangt die tarifmäßige Provision zur Erhebung?

Für alle Nachnahmen der Absender sowie für die baren Auslagen der Versand- oder einer Unterwegsexpedition. Tarifmäßige Nebengebühren der letzteren, Rollgelder der bahnamtlich bestellten Rollfuhrunternehmer sowie Vorfrachten bei Umkartierung oder Weiterdisposition (auch bei Ausstellung eines neuen Frachtbriefes) sind provisionsfrei.

Wie sind die auf Unterwegsstationen entstehenden und nachzunehmenden baren Auslagen (Zollabfertigungskosten ꝛc.) auf die Empfangsexpedition zu überweisen?

Die Beträge sind in die Originalpapiere mit entsprechendem Vermerk einzutragen, in den Empfangsrechnungen von der Empfangs-

expedition in einer besonderen Spalte nachzuweisen und von der Unterwegsstation in eine besondere monatliche Nachweisung, welche als Versandrechnung gilt, aufzunehmen. Ist bei Entstehung einer solchen Unterwegsnachnahme die Originalkarte Gut bereits weitergegangen, so ist eine besondere Nachnahmekarte unter Beifügung eines erläuternden Schreibens der Empfangsstation zuzufertigen.

Welche Fristen gelten für die Auszahlung der Nachnahmen durch die Versandexpedition?

Nachnahmebeträge bis einschl. 1 Mark pro Frachtbrief können auf Wunsch des Absenders sofort bei der Aufgabe, Beträge bis zu 15 Mark auch, jedoch nur, wenn der Wert des Gutes die Nachnahme nebst Fracht vollständig deckt, ausgezahlt werden. Alle Nachnahmen, welche 150 Mark und darüber betragen, oder welche auf Gütern haften, die dem Frankaturzwange unterliegen oder „bahnhoflagernd" gestellt sind oder franko befördert werden, ferner Nachnahmen im Verkehre mit außerdeutschen Bahnen und die im internationalen Verkehre als „remboursements" bezeichneten Beträge dürfen erst ausgezahlt werden, wenn von der Empfangsstation die Anzeige eingegangen, daß das Gut bezogen und die Nachnahme gezahlt ist. Derartigen Sendungen werden zu diesem Zwecke Nachnahme-Begleitscheine beigegeben, welche die Empfangsexpedition nach Einlösung des Frachtbriefes vollzogen zurückkartiert. Soweit hiernach eine Anzeige über Einzahlung der Nachnahme nicht abzuwarten bleibt, werden die Nachnahmen, wenn der Transport des Gutes sich über Deutsche Eisenbahnen bewegt hat, frühestens nach 14 Tagen vom Expeditionstage ab, wenn der Transport sich über mehr als 1000 km erstreckt hat, nach 3 Wochen ausgezahlt, wenn nicht inzwischen etwa eine Meldung über Nichtabnahme des Gutes eingetroffen. — Im Verkehre mit Österreich hängt die Auszahlung aller Nachnahmen von dem Eingange der Anzeige über erfolgte Einzahlung mittels Nachnahme-Begleitscheines ab. Dasselbe gilt im Verkehre nach Rußland bezüglich der Nachnahmen von 150 Mark und darüber sowie auf bahnhoflagernd gestellten Sendungen,

während die übrigen Nachnahmen ausgezahlt werden: a. wenn der Transport auf einer russischen Verbandsstation endet, nach Ablauf von 6 Wochen, b. wenn der Transport auf einer Nichtverbandsstation endet, nach Ablauf von 8 Wochen vom Expeditionstage ab.

Welches Verfahren tritt ein, wenn der Absender die nachträgliche Zurückziehung der Nachnahme auf einem bereits abgegangenen Gute wünscht?

Der Absender hat dies schriftlich der Versandexpedition zu erklären, welche hiervon die Empfangs- und die etwaige Umkartierungsstation in Kenntnis setzt. Die Empfangsexpedition setzt den zurückgezogenen Nachnahmebetrag im Frachtbriefe, jedoch nicht die Provision ab und kartiert jenen wiederum als Nachnahme ohne Provisionsberechnung auf die Versandstation zurück, welch' letztere den zurückgezogenen Betrag im Nachnahmebuch vermerkt und nur den etwaigen Rest auszahlt.

Welches ist der Gang der expeditionsseitigen Behandlung der Frachtbriefe zu den aufgelieferten Transporten und des Kartierungsgeschäftes ꝛc. bis zum Abgange der Güter mit den Zügen?

Nachdem die Frachtbriefe auf ihre vorschriftsmäßige Ausfertigung geprüft, wird die Note derselben durch Auswerfung der etwaigen Nachnahme und der Provision hierfür, der Fracht bis zur Kartierungsstation und der Frachtzuschläge sowie etwaiger Nebengebühren ausgefüllt. Die frankierten Beträge sind linksseitig, die unfrankierten rechtsseitig einzutragen. Tarifsatz und bei Berechnung nach Achsen und Kilometer sind die letzteren anzugeben. Frankaturen sind für einen Teil der Transportstrecke bis zu einer Station zulässig, welche auf dem Transportwege liegt; auch kann eine beliebige Geldsumme angezahlt werden. Demnächst wird der Frachtbrief mit Kartennummer und Position nach dem monatweise geführten Nummerverzeichnisse versehen und die Frachtkarte ausgefertigt, welche als Begleitpapier bei der Beförderung und als Grundlage bei der endgültigen Verrechnung der Transporteinnahmen dient. Besondere Karten sind auszustellen für Eilgüter, für Vieh-

sendungen, für jede Wagenladung, für Steuergüter, für getrennt zu verladende Artikel und für Dienstgüter. Die Frachtkarte enthält die Bezeichnung des betreffenden Verkehres, Nummer, Datum, Versand- und Kartenschlußstation, die Station, wo etwaige Steuerabfertigung stattzufinden hat, sowie die Angabe des Transportweges, als welcher der durch Tarif und Leitungsvorschriften bezeichnete, bei indirekter Expedition der für den Absender vorteilhafteste zu wählen ist. Ferner enthält die Karte Marke, Anzahl, Gattung, Inhalt und Bruttogewicht der Güter sowie das abgerundete Gewicht, Tarifsatz und die Geldbeträge in Frankatur oder Überweisung, Ursprungs- und Bestimmungsort, Versender und Empfänger jeder Sendung nach Maßgabe des Frachtbriefes. Sämtliche Anlagen des Frachtbriefes insbesondere Steuerpapiere, sind in der Karte (ebenso wie Wagen-Nummer und Eigentümerin nebst angelegten Plomben) zu vermerken. Nach Auftragung aller Positionen sind Stückzahl, das abgerundete Gewicht, die Frankaturbeträge von links nach rechts und von oben nach unten, die Überweisungsbeträge mit Rücksicht auf etwa auf der Empfangsstation noch hinzukommende Nebengebühren aber bloß von oben nach unten zu addieren. Soweit nicht die Frachtkarten mittelst Durchpausens in duplo hergestellt werden, wobei ein Exemplar bei der Versandexpedition verbleibt, sind dieselben mit ihrem gesamten Inhalte in das verkehrsweise geführte Versandregister einzutragen. Die Karten sind vom kartierenden Beamten leserlich zu unterschreiben, die Frachtbriefe in dieselben so einzuschlagen, daß sie nicht herausfallen können, und der erste Abschnitt der Karten sichtbar bleibt.

Nachdem die Karten zugweise in das Frachtkarten-Quittungsbuch eingetragen, werden sie dem Packmeister auf der Ausgangsstation des Zuges mindestens eine halbe Stunde vor Abgang, auf Unterwegsstationen bei Ankunft des Zuges gegen Quittung übergeben. Ganze beladene Wagen sind vorher der Station behufs Einstellung in den Zug mittelst Rangierzettels überwiesen, während einzelne Frachtstücke durch das Expeditionspersonal am Zuge ver-

laden werden, wofür der Packmeister die betreffenden Wagen anzuweisen hat. Güter zu derselben Karte dürfen hierbei nie in verschiedene Wagen gelangen. Auf den Karten und im Quittungsbuche sind die Wagen sowie die nach Zuladung wieder angelegten Plomben zu notieren. Bei geschlossenem Expeditionsdienste muß die Station für die während dieser Zeit verkehrenden Züge die Papiere behufs Übergabe an den Packmeister übernehmen.

In welcher Weise wird die Übernahme, Entladung ꝛc. ankommender Güter bewirkt?

Bei Ankunft des Zuges, und zwar auf Durchgangsstationen an diesem selbst, übernimmt der Lademeister die für die Station bestimmten Güter nebst Papieren gegen Quittung im Frachtkarten-Quittungsbuche des Packmeisters. Bei ganzen Wagenladungen ist hierbei der Plombenverschluß, bei den auszuladenden Einzelgütern die äußere Beschaffenheit auf Grund der Papiere zu prüfen, jede Unregelmäßigkeit aber im Quittungsbuche des Packmeisters zu vermerken. Die Wagenladungen werden alsdann mit einer Aufschrift versehen, welche die Stelle bezeichnet, wohin sie behufs Entladung zu rangieren sind (Schuppen, Rampe, Krahn, Auslade- oder Anschlußgleis ꝛc.), Die entladenen Einzelgüter sind ungesäumt nach dem Güterschuppen zu verbringen. Bei geschlossenem Expeditionsdienste tritt die Station in die Pflichten der Güterexpedition.

Die Entladung der Stückgüter am Güterschuppen hat zur Erzielung einer schnellen Wagenzirkulation, einer möglichst häufigen Räumung der Gleise und einer ungestörten Verabfolgung der Güter tunlichst rasch zu geschehen. Nachdem der Plombenverschluß einer nochmaligen Revision unterzogen, wird derselbe abgenommen und die Entladung der Güter auf Grund der Papiere oder besonderer Ausladebücher ausgeführt. Bei Wagen mit Steuerverschluß muß letzterer vorher durch die Steuerbehörde abgenommen sein. Bei der Entladung ist insbesondere festzustellen:

1. ob alle in den Begleitpapieren aufgeführten Frachtstücke vorhanden sind,

2. ob Stücke entladen werden, zu welchen die Papiere fehlen,
3. ob Signatur, Gattung und Gewicht mit den Angaben der Papiere übereinstimmen,
4. ob der äußere Zustand der Güter ein tadelloser ist.

Die demnächstige Lagerung der Güter auf dem Güterboden muß so geschehen, daß ein schnelles Auffinden zur Auslieferung und Abfuhr ermöglicht wird; namentlich sind deshalb für den bahnamtlichen Rollfuhrmann, für Spediteure und bedeutendere selbstabrollende Empfänger, für bahnhoflagernde Güter ꝛc. bestimmte Lagerstellen zu bezeichnen.

Bei Entladung durch die Empfänger haben sich letztere eigener Lade-Gerätschaften zu bedienen, die Benutzung der Lastkrähne durch dieselben kann gegen Entrichtung der tarifmäßigen Gebühr stattfinden. Bahnamtlich verladene oder nachgezählte Güter sind mindestens unter bahnamtlicher Controle zu entladen, andere Güter werden nur auf Verlangen der Empfänger gegen Zahlung von Lade- und Zählgebühr von der Empfangsexpedition entladen oder nachgezählt.

Welches ist der Gang der Decartierung der Papiere zu angekommenen Gütern?

Nach Eingang und Eintrag der Papiere in die Ausladebücher werden die Frachtkarten abgestempelt und die Einträge in denselben auf Grund der Frachtbriefe in allen Teilen geprüft. Differenzen, besonders in den Geldbeträgen, sind zu berichtigen. Zu wenig erhobene Frankatur wird behufs Einziehung vom Empfänger in Überweisung zugesetzt, bei Zahlungsverweigerung desselben ist unter Zurückhaltung des Gutes der Versandstation Mitteilung zu machen und, falls auch der Absender Nachzahlung ablehnt, das Gut als unbestellbar zu behandeln. Zu viel erhobene Frankatur wird der Versandexpedition zwecks Rückzahlung mitgeteilt. Ist Absender zugleich Empfänger der Sendung, so zahlt die Empfangsexpedition den überschießenden Betrag sofort aus und nimmt ihn, die Quittung hierüber als Beleg benutzend, auf die Versandexpedition nach.

Sind Frankosendungen versehentlich in Überweisung expediert, so tritt dasselbe Verfahren wie bei zu wenig erhobener Frankatur ein unter Meldung an die Versandexpedition und die vorgesetzte Dienststelle.

Nachdem etwa noch entstandene Nebengebühren ausgeworfen, werden die Überweisungsbeträge in Frachtbrief und Karte vollständig summiert. Soweit es von der Versandexpedition nicht geschehen, sind auf den Frachtbriefen Nummer und Position der Karte, Abgangsstation, Nummer des Zuges, Bezeichnung des Wagens nachzutragen und dieselben mit dem Empfangsstempel zu versehen. Die Karten sind vom dekartierenden Beamten zu unterzeichnen, und hat die Dekartierung stets mittels Tinte zu erfolgen. Zur Feststellung der Fracht muß das Gut nötigenfalls auch in Augenschein genommen werden.

Von jeder Änderung in der Karte ist der Versandexpedition mittels Änderungs-Anzeige Kenntnis zu geben.

Schließlich werden die Frachtbriefe und sonstigen Belastungspapiere behufs Anfertigung der Verrechnungskarten nach folgenden Posten sortiert:

1. bar zu erhebende Posten:
   a. Frachtbriefe 2c., deren Beträge am Schalter gezahlt werden,
   b. zurückgekommene Frankatur-Noten, zu welchen Deponate bei der Kasse ruhen,
   c. Frachtbriefe für den bahnamtlichen Rollfuhrmann;
2. zu kontierende Posten:
   a. Frachtbriefe 2c. für Anschlußbahnen,
   b. Frachtbriefe 2c. für Contisten;
3. Umexpeditions-Posten:
   a. Frachtbriefe 2c., welche weiter und
   b. Frankatur-Noten, welche zurück zu kartieren sind.

Dementsprechend werden die verschiedenen Verrechnungskarten (Schalterkarten, Rollkarten, Frankatur-Notenlisten, Kontokarten, Überweisungskarten und Umexpeditionslisten) monatlich

gattungsweise nummerirt ausgefertigt und summiert. Franko-Frachtbriefe sind selbstverständlich mit aufzunehmen.

Wozu ist die Eisenbahn nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte dem im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger gegenüber verpflichtet?

Zur Auslieferung des Frachtbriefes und des Gutes.

Was gilt hinsichtlich des Verfügungsrechtes über das Gut seitens des Absenders oder Empfängers?

So lange die Eisenbahn dem Empfänger den Frachtbrief noch nicht übergeben hat, steht dem Absender allein ein Verfügungsrecht zu, und ist namentlich nachträglichen Anweisungen desselben wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger, wenn sie durch Vermittelung der Versandexpedition ergehen, Folge zu leisten. Ist dagegen der Frachtbrief dem Empfänger bereits übergeben, so hat die Eisenbahn nur dessen Weisungen zu beachten, widrigenfalls sie ihm für die Sendung verhaftet ist.

In welcher Weise erfolgt die Zustellung und Avisierung der angekommenen Güter?

Die Zuführung der Güter an die Behausung (Geschäftslokal) des Empfängers geschieht durch den bahnseitig vertragsmäßig bestellten Rollfuhrmann gegen Erhebung der Rolltaxe, welche dieser auf Verlangen vorzuzeigen hat, und die in der Expedition zur Einsicht aushängt. Empfänger, welche ihre Güter selbst abholen oder sich eines anderen als des bahnamtlichen Rollfuhrmannes bedienen wollen, haben dies rechtzeitig vorher der Güterexpedition schriftlich anzuzeigen. Jedoch kann im allgemeinen Verkehrsinteresse und mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde die Befugnis der Selbstabholung oder die Vermittelung anderer Fuhrunternehmer seitens der Bahn beschränkt oder aufgehoben werden (Obligatorische Bestätterei). Auch ist die Selbstabholung bei denjenigen Gütern ausgeschlossen, welche der Steuerbehörde vorzuführen sind. — Soweit die Zustellung durch Rollfuhrmann nicht stattfindet, werden die

Empfänger durch die Post (Postkarten), durch Telegraph (Wagenladungen), durch Boten oder Expreßboten von dem Eintreffen benachrichtigt. Der Wunsch der Expreßavisierung ist schriftlich zu erklären. Dasselbe muß geschehen, wenn der Empfänger die schriftliche Avisierung ein für allemal ausgeschlossen haben will, wobei die Güter ebenso wie „bahnhoflagernde" bis zur Meldung des Adressaten zur Abnahme lagern. Hat der Adressat eine andere Person zur Empfangnahme und Quittungsleistung für immer oder im einzelnen Falle mit Vollmacht versehen, so ist entweder die letztere selbst oder eine Anzeige hierüber der Güterexpedition zuzustellen, und werden die Güter alsdann dem Bevollmächtigten avisiert.

Stehen die Anweisungen des Absenders und Empfängers über eine am Bestimmungsorte zu wählende Mittelsperson in Widerspruch, so ist stets die des ersteren allein zu beachten.

Welche Bestimmungen gelten für die Stempelpflichtigkeit der Vollmachten behufs Empfangnahme der Güter und Quittungsleistung durch Dritte?

Generelle Vollmachten sowie Anzeigen über geschehene Bevollmächtigung, denen die Vollmacht nicht beiliegt, müssen mit dem gesetzlichen Stempel von 1,50 Mark versehen sein. Gleiches gilt von Schriftstücken, mittels deren die Adressaten einen Dritten zur Empfangnahme einer bestimmt bezeichneten Sendung und zur Quittungsleistung beauftragen, sofern daraus nicht ersichtlich, daß es sich um einen Wert von unter 150 Mark handelt. Stellen mehrere Adressaten Kollektiv-Vollmacht aus, so sind so viele Stempelmarken zu verwenden, als Vollmachtgeber vorhanden sind, sofern diese nicht in einem Societätsverhältnis stehen (Actiengesellschaften ꝛc.). Die Stempelpflicht besteht dagegen nicht, wenn ein Adressat die Güterexpedition um Aushändigung einer Sendung an einen Dritten ersucht oder sich Expreß-Avisierung oder Avisierung überhaupt verbittet, oder wenn der Absender die Auslieferung des an seine eigene Adresse gestellten Gutes an einen anderen verfügt.

Fehlt der erforderliche Stempel, so ist der Vollmachtsaussteller zur Beibringung aufzufordern und, falls letztere nicht binnen vier-

zehn Tagen eingetreten, dem Betriebsamte Anzeige zu erstatten. Bei Einzel-Vollmachten ist die Stempelmarke durch den Vollmachtgeber, bei Kollektiv-Vollmachten durch die Steuerbehörde kassieren zu lassen.

Welches Verfahren greift hinsichtlich der Einziehung der Fracht, Übergabe der Frachtbriefe und Auslieferung der Güter Platz?

Dem bahnamtlichen Rollfuhrmann werden die Frachtbriefe mit Verrechnungskarten gegen Barzahlung oder nach Kontierung der Beträge übergeben, und stellt derselbe die Verrechnungskarten mit den Quittungen der verschiedenen Adressaten versehen der Expedition zurück. Kontisten erhalten Frachtbriefe und Güter gegen Rückgabe der quittierten Avise unter Stundung der Frachtbeträge. Allen übrigen Empfängern werden die Frachtbriefe nur gegen Rückgabe der quittierten Avise und Zahlung der Fracht übergeben und die Güter gegen Vorzeigung der Frachtbriefe, welche mit Bescheinigung des Schalterbeamten über den Empfang der Beträge versehen sind, auf dem Güterboden ausgeliefert, bezw. die Wagen zur Entladung angewiesen. Der Überbringer des quittierten Avises gilt als zur Empfangnahme berechtigt; dessenungeachtet soll der Expedient sich von der Richtigkeit der Quittung tunlichst Überzeugung verschaffen. Die Adressaten von „bahnhoflagernd" gestellten Gütern sowie auswärtige sollen sich hinreichend ausweisen (durch Vorzeigung des Frachtbrief-Duplikates, Gewerbescheines 2c.).

Im Falle des Verlustes des Avises ist eine besondere Quittung, welche das Frachtstück genau bezeichnet, auszustellen. Stellt sich nach Frachtzahlung das Fehlen des Gutes heraus, oder verweigert der Adressat nach äußerer Besichtigung die Annahme, so ist ihm auf sofortigen Antrag die Fracht zurückzuzahlen, die Quittung zurückzugeben und der Frachtbrief mit einem diesbezüglichen Vermerk zu versehen.

Auf Frachtbriefen an Kommunal-, Militär- und andere Behörden ist unter Angabe des gezahlten Frachtbetrages in Worten

zu quittieren. Besondere Quittungen sind nur auszustellen, wenn der Frachtbrief abhanden gekommen sein sollte.

Quittierte Avise, Rollkarten, Vollmachten, Verfügungen 2c. sind geordnet aufzubewahren. Über letztere beiden werden bei Beginn jedes Kalenderjahres alphabetische Verzeichnisse angelegt und auf dem Laufenden erhalten.

Worauf ist bei der Quittungsleistung von Geschäftsfirmen und Behörden speziell zu achten?

Der Inhaber der Firma hat lediglich letztere, der Prokurist neben derselben den Vermerk per procura (p. p.) und seinen Familiennamen, der Handlungsbevollmächtigte seinen Namen mit dem Vermerk: „Als Bevollmächtigter der Handlung N. N." unter die Quittung zu setzen. Quittungen von Behörden, Corporationen 2c. müssen mit der gesetzlichen Firma derselben und mit Unterschrift versehen sein.

Binnen welcher Frist sind Eilgüter, sofern nicht außergewöhnliche Verhältnisse ein Anderes bedingen, dem Empfänger zuzustellen oder zu avisieren?

Binnen zwei Stunden nach Ankunft und, wenn diese nach 6 Uhr Abends erfolgt, am nächsten Morgen.

In welchen Fällen ist die Eisenbahn, abgesehen von verspäteter Abnahme des Gutes, zur Erhebung von Lagergeld befugt?

Wenn der Absender, ohne daß eine zeitweilige Transportbehinderung vorliegt, das aufgelieferte Gut aus den Lagerräumen oder Wagen vor Abfahrt zurücknimmt, und zwar für jeden angebrochenen Tag vom Zeitpunkte der Auflieferung an. Wird die Zurückgabe des bereits unterwegs befindlichen Gutes verlangt, und geht die Bahn hierauf ein, so ist neben der Fracht für die zurückgelegte Strecke das tarifmäßige Reugeld zu zahlen. Ein Lagergeld wird ferner erhoben, wenn Frachtstücke desselben Frachtbriefes nach und nach aufgeliefert werden, oder Frachtbriefe zu angelieferten Gütern zwecks Vervollständigung oder Berichtigung zurückgegeben werden müssen, und durch beide Veranlassungen die Überschreitung

einer Frist von 24 Stunden vom ersten Zeitpunkte der Anlieferung ab herbeigeführt wird.

Wozu ist die Eisenbahn verpflichtet, wenn ein aviſiertes Gut nicht spätestens innerhalb einer Stunde nach Eintreffen des Abholers zur Entladung oder Abgabe bereitgestellt ist?

Zum Ersatz der nachgewiesenen Kosten, welche dem Abholer durch die vergeblich versuchte Abholung erwachsen.

Welches ist die lagergeldfreie Zeit für die verschiedenen Sendungen?

Für Stückgüter die ersten 24 Stunden nach Aufgabe des Aviſes zur Post oder nach Behändigung desselben durch Boten, für durch den Empfänger zu entladende Güter in der Regel 12 Stunden nach letzterem Zeitpunkte. Für bahnhoflagernd gestellte und solche Güter, deren Empfänger sich Aviſierung verbeten haben, 24 Stunden nach Ankunft des Gutes. In die lagergeldfreie Zeit fallende Sonn- und Festtage bleiben unberücksichtigt, in die lagergeldpflichtige Zeit fallende werden dagegen bei Berechnung des Lagergeldes (Wagenstrafmiete) in Ansatz gebracht.

Wann kann der Adressat wegen nicht erfolgter Ankunft eines Teiles einer Frachtbriefsendung die Annahme des vorhandenen Teiles und die Zahlung des verhältnißmäßigen Frachtbetrages nur ablehnen?

Wenn der vorhandene Teil ohne Zusammenhang mit dem Ganzen keinen gemeinen Wert hat. (Seine Entschädigungsansprüche bleiben dadurch unberührt.)

Wann ist die Eisenbahn zur Erhöhung der Lagergelder und Wagenstrafmiete sowie zur Herabsetzung der Lager- und Entladungsfristen berechtigt?

Wenn der geregelte Verkehr durch große Güteranhäufungen gefährdet ist.

Was gilt von den periodisch vorzunehmenden Bodenrevisionen?

Der Expedient hat die auf dem Güterboden lagernden Frachtstücke mit den vorhandenen Papieren zu vergleichen und über den Befund Meldung einzureichen.

Für welche Vorkommnisse beim Gütertransporte haftet die Eisenbahn als Frachtführerin?

Sie haftet für Verlust und Beschädigungen von Gütern, sowie für Überschreitung der reglementsmäßigen Lieferzeit.

Welche Bahnen können in Anspruch genommen werden, wenn die Beförderung durch mehrere Bahnen stattgefunden hat?

Die Aufgabe- und die Ablieferungsbahn, eine zwischenliegende Bahn aber nur dann, wenn nachgewiesen wird, daß der eingetretene Schaden auf ihrer eigenen Strecke verursacht ist.

Auf welche Zeit erstreckt sich die Haftpflicht der Bahn für Verlust oder Beschädigung von Gut?

Auf die Zeit vom Abschlusse des Frachtvertrages bis zur Ablieferung.

Wann ist ein Transportstück für den Frachtführer als verloren zu betrachten?

Sobald er sich außer Stande sieht, dasselbe auszuhändigen.

Was versteht man unter Beschädigung eines Gutes?

Jede Verminderung in der Quantität oder Verschlechterung in der Qualität des Gutes wie auch den Minderwert, den eine der Mode unterliegende Waare durch zu langes Lagern oder zu langen Transport erleidet.

Worin können die Ursachen von Verlust und Beschädigung, für welche die Bahn aufzukommen hat, liegen?

In den Handlungen der Bahnverwaltung selbst, in Handlungen ihrer Leute, in Handlungen dritter Personen, in den Funktionen der Transport- und Betriebsmittel sowie in Naturereignissen.

In welchen Fällen kann eine Entbindung von der Haftpflicht für Verlust und Beschädigung seitens der Bahn geltend gemacht werden?

Wenn die Bahn höhere Gewalt (vis maior) natürliche Beschaffenheit des Gutes oder äußerlich nicht erkennbare

Mängel der Verpackung als zum Verlust oder zur Beschädigung Anlaß gebend nachweist.

Bei welchen Ereignissen liegt höhere Gewalt vor?

Bei allen Ereignissen, die überhaupt mit menschlichen Kräften nicht zu verhindern oder im bestimmten Falle durch vernünftige und verhältnismäßige Mittel nicht abzuwenden sind.

Bei welchen Gütern können Verlust oder Beschädigung durch die natürliche Beschaffenheit und trotz ordnungsmäßiger Behandlung eintreten?

Bei gefährlichen Substanzen, leicht entzündlichen und explosiven Gegenständen, leicht zerbrechlichen Sachen (Eisenguß, Glas, Thonwaaren 2c.), in Gährung oder Fäulnis leicht übergehenden Flüssigkeiten und unter Temperatur- und Elementareinwirkung leidenden (eintrocknende, rostende 2c.) Sachen. Man spricht alsdann von innerem Verderb (Selbstentzündung, Frieren, Faulen, Gähren), von Schwinden oder von Leckage (Auslaufen von Flüssigkeiten).

Wann ist die Eisenbahn von der Haftpflicht für Beschädigung auch bei Fehlen oder äußerlich erkennbaren Mängeln der Verpackung befreit?

Wenn der Absender einen hierüber sprechenden Revers ausgestellt hat.

Bis zu welcher Höhe werden Gewichtsmängel an Gütern überhaupt nicht vergütet?

Bei trockenen Gütern bis zu 1 Prozent, bei nassen Gütern bis zu 2 Prozent des im Frachtbriefe angegebenen Gewichtes. Letzteren werden geraspelte und gemahlene Farbhölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittener Tabak, frische Tabaksblätter, Fettwaren, Seifen, frische Früchte, getrocknetes Obst, Häute, Felle, Leder, Schafwolle, Tierflechsen, Hörner, Klauen, Knochen, getrocknete Fische, Hopfen und frische Kitte gleich behandelt. Gewichtsverluste an frischen und gesalzenen Fischen, Austern und Südfrüchten werden

überhaupt nicht ersetzt. Auffällige Gewichtsabgänge befreien dagegen keineswegs von der Haftpflicht.

In welchen weiteren Fällen tritt eine Befreiung der Bahn von der Haftpflicht für Verlust und Beschädigung ein?

So lange der Bahn kein eigenes Verschulden nachgewiesen wird, ist sie von der Haftpflicht befreit:

a. bezüglich der unter Begleitung beförderten Güter, wenn der Schaden durch die Begleitung hätte abgewendet werden können;
b. bezüglich der mit Einwilligung des Absenders in unbedeckten Wagen beförderten Güter, wenn der Schaden durch den Mangel einer Bedeckung herbeigeführt ist;
c. bezüglich der Güter, deren Ver- und Entladung durch Absender bezw. Empfänger geschieht, wenn der Schaden aus mangelhafter Verladung entstanden ist;
d. bezüglich solcher Güter, deren letzter Bestimmungsort keine Eisenbahnstation ist, und deren Beförderung von der letzten Station bis zum Bestimmungsorte nicht durch einen vertragsmäßig bestellten Rollfuhrmann, sondern durch eine Mittelsperson (Fuhrmann 2c.) geschieht. Die Bahn haftet alsdann nur für etwaiges Verschulden in der Auswahl des Fuhrmannes.

Wann kann in den vorerwähnten Fällen von einer Beschränkung der Haftpflicht der Bahn nicht mehr die Rede sein?

Sobald ein Verschulden, eine fahrlässige oder eine böswillige Handlungsweise der Bahn oder ihrer Leute nachgewiesen wird.

Welche Entschädigung wird seitens der Bahn geleistet, wenn der Ersatzfordernde den durch Verlust oder Beschädigung des Gutes entstandenen Schaden nachweist?

Bei Verlust oder gänzlicher Entwertung des Gutes wird der gemeine Handelswert bis zur Höhe von 1,20 Mark pro Kilogramm oder aber der vom Versender deklarierte höhere

Wert ersetzt. Bei teilweisem Verlust oder bei Beschädigung von Gut wird die eingetretene Wertverminderung (nötigenfalls durch Sachverständige) festgestellt und hierfür Ersatz geleistet. Hat eine Beschädigung die gänzliche Entwertung eines Transportgegenstandes zur Folge, so ist voller Schadenersatz zu leisten. — Falls ein Frachtstück keinen Handelswert besitzt, wird der Wert vergütet, den gleichartige Güter am Bestimmungsorte zur Zeit der Ablieferung nachweislich besitzen.

Was gilt von der Festsetzung der Entschädigungssumme, wenn böswillige Handlungsweise der Bahn in Frage kommt?

Die vorerwähnten Entschädigungssätze können alsdann nicht in Anwendung gebracht werden; insbesondere hat die Eisenbahn dem geschädigten Interessenten nicht nur für den durch Verlust oder Beschädigung an und für sich bedingten Nachteil, sondern auch für die etwaige Einbuße eines Gewinnes (bei Handelsgütern) Ersatz zu leisten.

Wieviel beträgt der für die Deklaration eines höheren Wertes als 60 Mark pro 50 kg zu zahlende Frachtzuschlag?

Für je 1000 Mark der deklarierten Summe und jede angefangenen 150 km der Transportstrecke 0,10 Mark (in minimo 0,10 Mark).

Wie berechnet sich die Lieferzeit im Güterverkehr?

Die Lieferzeit besteht aus Transport- und Expeditionsfrist. Die Expeditionsfrist beträgt höchstens für Eilgüter 1 Tag, für Frachtgüter 2 Tage, die Transportfrist für Eilgüter für je angefangene 300 km 1 Tag, für Frachtgüter für die ersten 100 km 1 Tag und für je angefangene weitere 200 km 1 Tag mehr. Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes folgenden Mitternacht und endet mit Zuführung des Gutes an die Behausung des Adressaten oder aber mit Aufgabe des Avises zur Post; sie ruht für die Dauer einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung des Gutes.

Unter welcher Voraussetzung ist die Eisenbahn nur von der Haftpflicht für eine Versäumung der Lieferzeit entbunden?

Nur bei erbrachtem Nachweise, daß die eingetretene Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers (d. i. die Sorgfalt, welche jeder Frachtführer nach gewöhnlichen und vernünftigen Anschauungen an den Tag zu legen pflegt) nicht hat abgewendet werden können.

Welcher Art kann der durch eine Lieferfristüberschreitung hervorgerufene Schaden sein?

Der Schaden kann in einer Wertverminderung, welche die Waare durch verspätete Ablieferung am Bestimmungsorte erleidet, sowie in der Einbuße eines Gewinnes seitens des Empfängers bestehen. (Zurückgehen des Marktpreises während der Transportzeit; Unmöglichkeit eines späteren Absatzes; Konventionalstrafe des Versenders für verspätete Lieferung; Verderb der Waare.)

Wie bestimmt sich der für Versäumung der Lieferzeit von der Eisenbahn zu leistende Schadenersatz?

Ohne überhaupt einen Schadennachweis zu verlangen, vergütet die Bahn bei Eilgütern, wenn die Verspätung mehr als 12 Stunden bis 24 Stunden beträgt, $^1/_4$ der zur Erhebung kommenden Fracht, wenn sie 24 Stunden bis 3 Tage beträgt, $^1/_3$ und bei größerer Verspätung die Hälfte der Fracht; bei Frachtgütern vergütet sie, wenn die Verspätung über 1 bis 3 Tage beträgt, $^1/_4$, über 3 bis 8 Tage, $^1/_3$ und bei mehr als 8 Tagen die Hälfte der Fracht. Wird eine höhere Ersatzsumme gefordert, so ist der entstandene Schaden nachzuweisen, und wird bei einer Verspätung von nicht mehr als 24 Stunden der Betrag der halben, bei größerer Verspätung der Betrag der ganzen Fracht ersetzt; bei Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung wird in den Grenzen der deklarierten Summe Schadenersatz geleistet. (Bei „böslicher Handlungsweise" der Bahn sind die vorerwähnten Sätze nicht maßgebend.)

Wieviel beträgt der Frachtzuschlag, welcher für die Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung zu entrichten ist?

Für je 10 Mark der deklarierten Summe und die ersten 150 km der Transportstrecke 1 Pfg., für die folgenden 225 km ½ Pfg. und für jede weiteren 375 km ½ Pfg. mehr (in minimo 0,10 Mark).

Welche Bedingungen gelten bezüglich des Erlöschens von Ansprüchen an die Eisenbahn wegen Verlustes und Beschädigung von Gütern sowie wegen Lieferfristüberschreitung?

Durch vorbehaltlose Annahme des Gutes seitens des Empfängers unter Entrichtung der Transportgebühren erlischt jeder Anspruch wegen Verlustes oder Beschädigung. Nur wenn letztere nicht äußerlich erkennbar waren, kann die Bahn auch nach jenem Zeitpunkte ersatzpflichtig gemacht werden, wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung alsbald nach Entdeckung nachgesucht, die Ersatzforderung innerhalb vier Wochen schriftlich anhängig gemacht und vom Interessenten der Beweis erbracht wird, daß Verlust oder Beschädigung in der Zeit seit der Annahme zur Beförderung bis zur Auslieferung des Gutes entstanden ist. — Ansprüche wegen gänzlichen Verlustes verjähren nach einem Jahre, von dem Tage ab gerechnet, an welchem die Ablieferung hätte erfolgt sein müssen. Ansprüche wegen Beschädigung verjähren, wenn die Fracht nicht entrichtet ist, nach einem Jahre von dem Ablieferungstage ab.

Alle Ansprüche aus Versäumung der Lieferzeit erlöschen ebenwohl durch Annahme des Gutes und Zahlung der Fracht, wenn sie nicht binnen acht Tagen nach diesem Zeitpunkte erhoben sind, und verjähren nach einem Jahre, wenn das Gut nicht abgenommen oder die Fracht nicht erlegt ist. Letztere Verjährungsfrist beginnt mit Ablauf der Lieferzeit, wenn Abnahme des Gutes nicht stattgefunden, andernfalls mit Ablauf desjenigen Tages, an welchem die Abnahme erfolgte.

In welcher Weise sind Reklamationen wegen Verlustes oder Beschädigung von Gütern sowie wegen Lieferfristversäumnis anhängig zu machen?

Die Reklamationen sind schriftlich bei der Versand- oder Empfangs-Güterexpedition einzureichen. Denselben sind, wenn Abnahme des Gutes stattfand, die Frachtbriefe und tunlichst über den Wert des Gutes sprechende Dokumente (Faktura, Quittung 2c.) beizugeben. Von der Vorlage der Frachtbriefe wird nur abgesehen, wenn die Unmöglichkeit deren Beibringung genügend bescheinigt ist.

Welche Gegenstände zählen unter die Betriebs- und Bau-Dienstgüter?

Betriebs-Dienstgüter sind alle Gegenstände, welche zum Betriebe der Bahn gehören und insbesondere für die Unterhaltung der Strecken und der Betriebsmittel erforderlich sind (Betriebs- und Werkstattsmaterialien), sowie Inventarien, Drucksachen und Uniformstücke. — Bau-Dienstgüter sind Gegenstände, welche für Neu- und Ergänzungsbauten bestimmt sind und nicht aus dem Ordinarium des Betriebsetats beschafft werden.

Welche Frachtvergünstigung genießen Dienstgüter?

Dienstgüter unter 1000 kg werden auf den Staatsbahnen frachtfrei, solche in größeren Mengen zu 70 Prozent der tarifmäßigen Fracht befördert. Die Frachtberechnung geschieht durch die Verkehrs-Controle der Empfangsbahn, nicht durch die Güterexpeditionen.

In welcher Weise erfolgt die Versendung der Dienstgüter?

Auf Staats-Bahnen mittels besonderer, dreifach auszufertigender Dienstgut-Frachtbriefe, aus welchen die Eigenschaft als Betriebs- oder Bau-Dienstgut zu ersehen ist. Ein Exemplar verbleibt dem Absender, eines dem Empfänger und eines der Empfangsstation. Bei Expedition auf fremden Bahnen werden gewöhnliche Frachtbriefe verwendet.

Welche Vergütungen sind für die Beförderung in besonderen Arbeitszügen zu berechnen?

Für Bau-Dienstgüter werden, wenn die Betriebsverwaltung Betriebsmittel und Fahrpersonal stellt, für jedes Lokomotivkilometer 1 Mark (auch für Leerfahrten des Arbeitszuges oder einzelner Maschinen), mindestens aber 60 Mark pro Tag berechnet, sofern der Arbeitszug durch eine lediglich zu diesem Zweck in Dienst gestellte Maschine befördert ist.

Für Betriebs-Dienstgüter in Arbeitszügen kommt 1 M. für jedes Lokomotivkilometer zur Berechnung.

In welchen Fällen dürfen Güterwagen auf ihrem Wege aus einem Güterzuge ausrangiert werden?

Die unterwegs befindlichen Güter gehen den neu hinzukommenden in der Beförderung vor, so daß auf einer Zwischenstation einzelne Wagen nicht ausgesetzt werden dürfen, um Raum für neu hinzutretende zu gewinnen. Ausnahmen sind zulässig:

1. wenn ein Zug in derselben Achsenstärke aus Betriebsrücksichten nicht weiter gehen darf, oder ein Wagen laufunfähig wird;
2. wenn in Stückgüterzüge zur Ausnutzung der Zugkraft Wagenladungen eingestellt wurden und letztere zugehenden Stückgutwagen Platz machen müssen;
3. wenn fremde Wagen auf falschem Wege im Zuge entdeckt werden;
4. wenn eine Wagenüberlastung oder Überschreitung des Ladeprofils bemerkt wird;
5. wenn Beschädigung der Güter eintritt und die Ursache in der fahrplanmäßigen Aufenthaltszeit nicht zu beseitigen ist;
6. bei Zollverschluß-Verletzungen, wenn sich eine zur Verschlußerneuerung befugte Dienststelle am Stationsorte befindet;
7. wenn Wagenladungen nach Verfügung des Absenders auf einer Unterwegsstation anzuhalten sind;

8. wenn eine Ladung auf einer Unterwegsstation mit Gleiswage zu verwiegen ist.

Worauf ist bei Aussetzung von Wagen in solchen Fällen besonders zu achten?

Daß die zum Wagen gehörigen Begleitpapiere mit zurückbleiben. Gehört er mit anderen zu einer Karte und haben dieselben die Reichsgrenze nicht zu überschreiten, so sind die übrigen mit den Papieren, in welche ein Vermerk über den Verbleib des zurückgehaltenen Wagens ausführlich aufzunehmen ist, weiterzusenden. Überschreiten dagegen die Wagen die Reichsgrenze, so sind tunlichst alle zusammengehörigen Wagen auszurangieren und später gemeinsam weiterzusenden; ist dies unmöglich, so ist dahin zu streben, die Wagen noch auf einer inländischen Station behufs Wiedervereinigung mit dem nachfolgenden anhalten zu lassen. Die Nachsendung von Gütern, welche von den Verrechnungskarten getrennt sind, geschieht mittels Begleitscheines, welcher hinreichende Angaben über das Vorkommnis enthalten muß, und wird der Wagen im übrigen von der Expedition wie von ihr verladen behandelt.

Welche allgemeinen Bedingungen gelten für die Gewährung von Transportbegünstigungen für Ausstellungsgegenstände?

Für den Hintransport wird stets die volle tarifmäßige Fracht berechnet; im Frachtbriefe ist das Gut als „Ausstellungsgut" zu bezeichnen. Der Rücktransport erfolgt frachtfrei, wenn

a. bei demselben die Route des Hintransportes benutzt wird und derselbe innerhalb 4 Wochen nach Schluß der Ausstellung erfolgt;
b. bei der Aufgabe zum Rücktransport der Originalfrachtbrief für die Hintour vorgelegt, und eine Bescheinigung des Ausstellungskomité's beigebracht wird, daß die zurückzubefördernden Gegenstände ausgestellt gewesen, aber unverkauft oder unverlooft geblieben sind.

Der frachtfreie Rücktransport findet nur bei Aufgabe Einer Sendung (nicht mehrerer Teilsendungen) an den Aussteller des

Originalfrachtbriefes und nur dann eilgutmäßig statt, wenn der Hintransport in letzterer Beförderungsweise erfolgte. Die Rücksendung eines etwa unverkauft gebliebenen Teiles einer Sendung Ausstellungsgut geschieht unter obigen Voraussetzungen auch frachtfrei. Die Aufgabe zum Rücktransport muß stets auf der jeweiligen Ankunftsstation geschehen.

Welches sind die allgemeinen Grundsätze für die Frachtberechnung im Güterverkehr?

Die Fracht wird nach Kilogramm berechnet; angefangene 10 kg gelten für volle; mindestens werden 20 kg zur Berechnung gezogen. Im übrigen sind Eilgüter, Frachtstückgüter und Wagenladungsgüter zu unterscheiden. Minimalfracht für Eilgut: 0,50 Mark; Eilgut in Ladungen wird ohne Unterschied der Artikel zu den doppelten Sätzen der Ladungsklassen A1 und B befördert. Minimalfracht für Schnellzugsgut: 1 Mark; das wirkliche Gewicht des Schnellzugsgutes wird verdoppelt, abgerundet und hierfür die Eilguttaxe zur Berechnung gezogen (Minimalgewicht 40 kg). Minimalfracht für Stückgut: 0,30 Mark. Zu berechnendes Minimalgewicht für Klasse A1 und A2: 5000 kg, für Klasse B und die drei Spezialtarife: 10000 kg. Stellt sich die Fracht für 10000 kg nach Klasse B oder den Spezialtarifen billiger als für 5000 kg nach A1 oder A2, so kommt erstere zur Erhebung. Die Güter des Spezialtarifs III werden in Mengen von mindestens 5000 kg nach den Sätzen des Spezialtarifs II befördert, sofern sich die Fracht für 10000 kg nach III nicht billiger stellt. Klasse A1 und B gelten für alle unter den Spezialtarif-Artikeln nicht aufgeführten Güter in Ladungen. Besteht eine Wagenladung aus verschiedenen Artikeln, so wird die Fracht nach der dem höchst tarifierten Artikel entsprechenden Klasse berechnet.

Welches sind die speziellen Tarif-Vorschriften für einige bestimmte Transportartikel?

1. Für Beförderung von Gold- und Silberbarren, Platina, Geld in Münze oder Papier, geldwerten

Papieren, Dokumenten, Pretiosen (Edelsteine, Perlen u. s. w.) wird der 1½fache Eilgutsatz für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 2500 kg für jeden verwendeten Wagen erhoben. Wird dem Versender auf Verlangen ein Wagen von 10000 kg Tragkraft gestellt, so wird der einfache Eilgutsatz für letzteres Gewicht berechnet. Bei verlangter Beförderung in anderen, als den eisenbahnseitig bestimmten Zügen dürfen die Wagen nur bis ⅔ der Tragfähigkeit belastet werden, während die Fracht gleichwohl nach der vollen Tragkraft berechnet wird. Bei Beförderung in Extrazügen werden dieselben Sätze, aber mindestens 4 Mark pro Zugkilometer erhoben.

2. Für die in Anlage D zum Betriebs-Reglement unter I aufgeführten Gegenstände (Pulver ꝛc.) wird das Doppelte der Stückgut- oder Wagenladungsfracht und mindestens die Fracht für 5000 kg nach Klasse A1 pro Frachtbriefsendung erhoben. Für erforderliche Schutzwagen sind in allen Fällen 15 Pfg. pro km zu entrichten, wenn nicht gleichzeitig vom Versender beladene andere Wagen als Schutzwagen dienen. Begleiter werden zu den Sätzen der Viehbegleiter im Packwagen befördert.
3. Für Gegenstände, welche wegen ihres Umfanges durch die Seitentüren bedeckter Wagen nicht verladen werden können (ausschl. Langholz u. dgl.) kommen die Bestimmungen für Wagenladungsgüter in Anwendung und wird die Fracht mindestens für 1000 kg pro Wagen und Frachtbriefsendung nach dem Stück- oder Eilgutsatz berechnet.
4. Für sperrige Güter (d. h. solche, welche im Verhältnis zum Gewicht einen ungewöhnlichen Umfang haben) wird die Fracht für das abzurundende 1½fache Gewicht (in minimo für 30 kg) berechnet. Besteht eine Frachtbriefsendung aus sperrigen und nicht sperrigem Gut, so wird zu dem Gewichte des letzteren das 1½fache des sperrigen addiert und das Gesamtgewicht

abgerundet. Stellt sich die Fracht für 5000 bezw. 10000 kg nach den Sätzen der Klasse A 2 oder des Spezialtarifs III billiger als für das $1\frac{1}{2}$fache Gewicht nach dem Stückgutsatze, so kommt erstere zur Erhebung.

5. Für Fahrzeuge wird berechnet:
   a. wenn sie durch die Seitentüren bedeckter Wagen nicht verladen werden können und
      α. unbeladen sind, der Satz des Spezialtarifs III bezw. A 2, oder aber die Fracht nach Nr. 3, wenn sich diese billiger stellt,
      β. beladen, der Satz der dem verladenen Artikel entsprechenden Klasse;
   b. wenn sie durch die Seitentüren bedeckter Wagen verladen werden können,
      α. unbeladen, die Sperrigkeitstaxe, auch für Künstlerwagen, Schlitten und Feuerspritzen,
      β. beladen, der Stückgutsatz nach dem vollen Gewicht.
6. Für gebrauchte, leere Emballage (Fässer, Kübel, Milchkannen, Kisten, Haraſſe, Käfige, Körbe, Säcke 2c.) wird die Fracht für das halbe wirkliche Gewicht (in minimo 20 kg) berechnet. Leere Flaschen, Krüge, Blechbüchsen, Kannen, Schachteln, Hülsen 2c. und Geschoßtransportkasten unterliegen der Frachtberechnung nach vollem Gewicht. Gebrauchte leere Ballons (Korbflaschen) und Stück- und Fuderfässer (von mindestens 800 Liter Gehalt) werden nach halbem Gewicht und mindestens mit 1000 kg pro Wagen zur Frachtberechnung gezogen, wenn nicht die Fracht für Ballons nach dem $1\frac{1}{2}$fachen, für Stück- und Fuderfässer nach dem wirklichen Gewicht sich billiger stellt. Als Eilgut aufgegeben unterliegt Emballage der Frachtberechnung nach dem vollen Gewicht.
7. Für Schutzwagen zu Langholz- 2c. Transporten sind 15 Pfg. pro km zu vergüten. Finden zu solchen Transporten mehrere Wagen Verwendung, so werden dieselben als zu gleichen

Teilen belastet angesehen, und wird die Fracht für jeden Wagen nach dem auf ihn fallenden Gewichtsquantum berechnet.

8. Frische Fische, lebende Fische in Kübeln und Fässern, Fischbrut und kleine Fluß- und Seetiere für Aquarien werden bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung hierfür (als Stückgut wie in Wagenladungen) mit Personenzügen, bei Aufgabe als Eilgut mit Schnellzügen befördert. Lebende Fische müssen sich hierbei in amtlich geaichten Gefäßen befinden, und wird für jedes angefangene Liter des angegebenen Fassungsgehaltes 1 kg Gewicht berechnet. Beim Transport in ungeaichten Blechgefäßen von nicht mehr als 25 kg Bruttogewicht wird das wirkliche Gewicht zur Berechnung gezogen.

Welche Transporte sind durch Absender oder Empfänger zu ver- oder entladen?

Alle nach den Wagenladungssätzen beförderten Transporte sowie von den übrigen diejenigen Gegenstände, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen.

Was gilt hinsichtlich der bedeckten Beförderung der Wagenladungsgüter?

Die Güter der Spezialtarife, mit Ausnahme der im Tarif dieserhalb speciell genannten, darf die Eisenbahn in unbedeckten, die letzteren sowie die Güter der Klasse A1 und B aber nur in bedeckten Wagen befördern, widrigenfalls sie für den daraus entstehenden Schaden haftet. Befinden sich in Wagenladungen von Spezialtarif-Artikeln nur zum Teil solche, für welche Bedeckung vorgeschrieben, so ist die Eisenbahn zur bedeckten Beförderung nicht verpflichtet. — Schreibt der Absender die Beförderung in bedeckten Wagen auf dem Frachtbriefe in Fällen vor, wo die Eisenbahn nicht dazu verpflichtet ist, so kommen die Tarifsätze der betreffenden Klassen mit 10 Prozent Zuschlag zur Erhebung, bezw. hat der Absender, wenn er die eisenbahnseitige Hergabe einer

Wagendecke im Frachtbriefe verlangt, die tarifmäßige Deckenmiete zu entrichten.

Welche Bestimmungen gelten für die Verwendung und Behandlung der eigenen Wagendecken und Transport-Geräte der Versender?

Nur solche Decken werden zugelassen, welche mit einer dauerhaften und deutlichen Bezeichnung des Namens und Stationsortes des Eigentümers versehen sind. Die Decken sind in Frachtbrief und Karte zu vermerken, werden dem Empfänger mit der Sendung ausgeliefert und sind an den Absender frachtfrei zurückzubefördern, wenn der Empfänger sie innerhalb drei Monaten unter Vorlage des von der Güterexpedition abzustempelnden Original-Frachtbriefes mit einem an die Adresse des Eigentümers lautenden und den Vermerk „Frachtfrei zu befördern" enthaltenden Frachtbriefe aufgiebt. Bei Nichterfüllung dieser Bedingungen erfolgt die Rücksendung nur unter Frachtberechnung. Bei frachtfreier Rückbeförderung übernimmt die Eisenbahn keine Verantwortlichkeit für Beschädigung und Lieferfristüberschreitung. — Dieselben Grundsätze finden auf alle anderen Transport-Geräte (Schemel, Langbäume, Ketten, Stricke, Keile, Rungen, Stützen 2c. sowie Eisbehälter und Eis von Biertransporten) Anwendung.

Was gilt von der Beförderung von Wagen mit fest verbundenen Fässern, Cisternen und anderen Gefäßen zum Transport von Flüssigkeiten?

Die leer zurückgehenden Wagen werden auf dem Wege des Hintransportes frachtfrei befördert. Dasselbe geschieht, wenn die Wagen behufs Füllung über dieselbe Route leer gehen, welche sie gefüllt zu passieren haben.

Die Stationskassenverwaltung.

Welches ist der allgemeine Geschäftskreis der auf jeder Station bestehenden Stationskasse?

Die Stationskasse ist ein Organ der Haupt-(Betriebs-)Kasse, welchem die Vermittelung aller die Station betreffenden Kassengeschäfte

obliegt. Sie hat die ihr von den Expeditionskassen zugewiesenen Verkehrs- und alle übrigen Einnahmen einzuziehen, an die Haupt-(Betriebs-)Kasse abzuliefern und nach Maßgabe der ihr zugehenden Anweisungen alle am Stationsorte vorkommenden Zahlungen zu leisten, sowie über sämtliche Einnahmen und Ausgaben ordnungsmäßig Buch zu führen.

Worin bestehen die besonderen Pflichten eines Stationskassen-Verwalters?

Der Stationskassen-Verwalter darf nur auf ausdrückliche Anweisung oder Genehmigung der zuständigen Stellen Einzahlungen annehmen und Auszahlungen leisten, auch darf er nie Vorschüsse gewähren oder Zahlungen vor Eintritt des Fälligkeits-Termins bewirken. Umwechselungen von Münzen und Wertpapieren des Kassenbestandes sind nur gestattet, soweit Auszahlungen es erforderlich machen; Spekulationen in Kassenpapieren sind streng verboten. Ohne ordnungsmäßigen Urlaub und ohne die Kassenschlüssel seinem Vertreter übergeben zu haben, darf sich der Stationskassen-Verwalter nie über Nacht von seinem Wohnort entfernen. Im übrigen gelten für ihn die allgemeinen Vorschriften für Kassenbeamte.

Woraus bestehen die Einnahmen der Stationskassen?

a. aus den Verkehrs-Einnahmen der Billet-, Gepäck- und Güter-Expedition;
b. aus den hierzu nicht gehörigen verschiedenen Einnahmen (Pacht-, Miet- ꝛc. Gelder);
c. aus den von der Haupt-(Betriebs-)Kasse überwiesenen Barvorschüssen.

Alle übrigen Gelder sind „durchlaufende" und im Depositenbuch nachzuweisen.

In welcher Weise haben die selbständigen Dienststellen ihre Einnahmen an die Stationskasse abzuliefern, soweit nicht etwa eine direkte Abführung an die Haupt-(Betriebs-)Kasse stattfindet?

Die selbständigen Billet- und Gepäck-Expeditionen liefern ihre Einnahmen täglich in vollem Betrage ab, die Güter-Expeditionen

aber nur den nach Abzug des zur Deckung für etwa am nächsten Tage zu leistende Nachnahmezahlungen verbleibenden Teil; die Stationsvorstände liefern täglich die Einnahmen aus dem Telegraphendienst nach Abzug etwaiger Auslagen (Botenlöhne 2c.) ab. Die Stationskasse leistet in einem besonderen Quittungsbuche wörtliche Quittung. Ablieferungen für verschiedene Monate sind getrennt zu buchen.

Welche Behandlung erfahren die verschiedenen Einnahmen?

Die verschiedenen Einnahmen werden auf Grund der Verfügungen der zuständigen Organe bar oder mittels Abzuges bei etwaigen Auszahlungen zu den vorgeschriebenen Fälligkeits-Terminen eingezogen. Ist die versuchte Einziehung nicht gelungen, so ist hierüber der dieselbe verfügenden Dienststelle Bericht zu erstatten. — Werden der Kasse Einzahlungen angeboten, zu denen eine Einnahme-Verfügung noch fehlt, so sind sie gegen Quittung anzunehmen und im Depositenbuche zu vereinnahmen, wonächst Anzeige an die Haupt-(Betriebs-)Kasse zu bewirken ist, nach deren Weisung die endgültige Verrechnung später erfolgt.

Wo haben alle Zahlungsleistungen stattzufinden?

Im Amtslokale. Außerhalb desselben dürfen Auszahlungen nur auf besondere Anordnung des Betriebsamtes (Direktion) vorgenommen werden; ausnahmsweise können jedoch an auswärtige oder am Erscheinen verhinderte Empfänger außerhalb des Kassenlokales bezw. durch Vermittelung anderer Stationskassen oder mittels Postanweisung Zahlungen bewirkt werden. Bei letzterem Verfahren ist das Porto auf den Zahlungsbetrag anzurechnen und der Empfänger von der erfolgten Absendung durch besonderes Schreiben zu verständigen.

Wovon ist die Befugnis zur Leistung von Zahlungen abhängig?

In der Regel von den Anweisungen der Haupt-(Betriebs-)Kassen; jedoch dürfen Arbeitslöhne, Abschlagszahlungen auf Kon-

trakte ꝛc. auch auf Weisung der hierzu höheren Ortes als befugt bezeichneten Ressortvorsteher ausgezahlt werden.

Was gilt von der Anforderung von Barvorschüssen von der Haupt-(Betriebs-)Kasse?

Soweit die Einnahmen zur Bestreitung der Auszahlungen nicht hinreichen, sind die noch nötigen Gelder von der Haupt-(Betriebs-)Kasse zu fordern. Zu diesem Zwecke sind letzterer doppelt ausgefertigte Verlangscheine zu übersenden, von denen ein Exemplar mit den Geldern zurückfolgt.

Welche Erfordernisse müssen in den Lohnrechnungen in Bezug auf formelle Ausfertigung erfüllt sein, bevor die Zahlung bewirkt werden darf?

Die Lohnrechnungen müssen die Unterschrift des Anweisenden, die Buchungsnummer, Nummer des Etats oder Fonds und den Vermerk „pro calculo", die Rechnungen über Inventarien und Materialien außerdem den Vermerk der stattgehabten Inventarisierung oder des Verbrauches enthalten; andernfalls, sowie wenn der Geldbetrag Änderungen oder Rasuren aufweist, sind sie dem Anweisenden zurückzureichen.

Was gilt in Bezug auf die Prüfung der Identität der Empfangsberechtigten?

Die Zahlung darf nur an den Empfangsberechtigten oder einen von diesem mit schriftlicher Vollmacht, deren Echtheit die Stationskasse zu prüfen hat, Versehenen geleistet werden. Der Überbringer einer Quittung gilt zur Empfangnahme der Gelder berechtigt, jedoch ist auch hierbei Vorsicht zu gebrauchen. Bei Firmen- und Procura-Zeichnungen ist sich von der Berechtigung derselben Überzeugung zu verschaffen.

Welche Vorschriften gelten für die Ausstellung von Quittungen seitens der Geld-Empfänger?

Jede besonders ausgefertigte Quittung muß zu ihrer Vollständigkeit 1. die gezahlte Summe in Buchstaben, 2. den Gegenstand, wofür, 3. die Kasse, für deren Rechnung, 4. den etwaigen Zeitraum,

für welchen, 5. Ort und Datum, an welchem die Zahlung geleistet wurde, sowie 6. das Empfangsbekenntnis und 7. die Unterschrift des Empfängers enthalten. Erfolgt die Ausstellung der Quittung auf der Zahlungsanweisung, so sind vorstehende Angaben zu 2 und 4 entbehrlich. In ähnlicher Weise genügt auf Rechnungsformularen mit einer besonderen Rubrik „Quittung" die neben den Geldbetrag gesetzte bloße Namensunterschrift, wobei jedoch Beträge über 150 Mark in Worten zu wiederholen sind. Hat eine Änderung der Geldbeträge stattgefunden, so ist eine besondere Quittung beizufügen. —

Bei Quittungen über Tagelöhne muß die erfolgte Zahlung und die eigenhändige Unterschrift des berechtigten Empfängers von einem anwesenden unbescholtenen Zeugen (Beamten, jedoch nicht von dem Kassenverwalter selbst) bescheinigt werden. Dies gilt auch von den Handzeichen von Schreibensunkundigen. — Bei Auszahlung von Pensionen, Erziehungsgeldern u. dgl. ist außerdem auf die Vorlage der Lebensatteste, der amtlichen Beglaubigung der Unterschrift 2c. zu sehen.

Welches Verfahren hat der Stationskassenverwalter zu beobachten, wenn Gehälter, Löhne u. dgl. gerichtlich mit Beschlag belegt werden?

Der beschlagnahmte Betrag ist einzubehalten, der Haupt-(Betriebs-)Kasse unverzüglich Anzeige zu erstatten und das Weitere abzuwarten.

Welche Regeln sind zu beobachten, wenn Forderungen u. dgl. durch Überlassung (Cession) auf einen Dritten übergegangen sind?

Alle Überlassungen von Forderungen 2c. sind auf ihre Rechtsgültigkeit genau zu prüfen und in zweifelhaften Fällen vor der Zahlungsleistung der Haupt-(Betriebs-)Kasse zwecks Weitergabe an die Direktion oder das Betriebsamt vorzulegen. In sicheren Fällen ist an den Cessionar Zahlung zu leisten und dessen Quittung mit der Überlassungs-Urkunde zu belegen. — Bei der Abtretung des Gehalts eines Beamten ist weder an diesen noch an den Cessionar zu zahlen, sondern durch die Haupt-(Betriebs-)Kasse die Verfügung höheren Stelle einzuholen.

Was gilt von Zahlungen, welche von der Haupt-(Betriebs-)Kasse fortdauernd zur Zahlung an bestimmte Empfänger und in bestimmten Beträgen angewiesen sind?

Solche Zahlungen sind so lange zu leisten, bis sie durch Todesfall, durch Ablauf des Zeitraumes u. dgl. oder durch Widerruf seitens der Hauptkasse aufhören. Über die gedachten Anweisungen ist ein genaues Verzeichnis zu führen.

Welche allgemeinen Bestimmungen gelten für die Ablieferungen der Gelder an die Haupt- oder Betriebskasse?

Die Ablieferungen geschehen zu den besonders festgesetzten Terminen und mit den dazu bezeichneten Zügen. Sobald der Kassenbestand die Amtskaution des Kassenführers überschreitet, ist indes auch eine außergewöhnliche Ablieferung vorzunehmen. Ablieferungen von weniger als 300 Mark finden nur zur Begleichung der Monats-Verkehrseinnahmen statt. Ablieferungen in *barem Gelde* sind von Ablieferungen in *Belägen* (bezahlten Rechnungen 2c.) getrennt zu halten; beiden sind doppelt ausgefertigte Ablieferungsscheine beizugeben, von denen ein Exemplar quittiert zurückkommt. Verkehrs-Einnahmen verschiedener Monate sind bei den Ablieferungen getrennt zu halten, im übrigen ist anzugeben, ob die Ablieferung auf Verkehrs-Einnahmen oder auf empfangene Vorschüsse Anrechnung finden soll. Fällt eine Ablieferung aus, sei es, daß der Kassenbestand zu niedrig, sei es, daß derselbe binnen 3 Tagen zur Bestreitung von Auszahlungen nötig ist, so ist der Haupt-(Betriebs-)Kasse eine Nachweisung des Kassenbestandes einzusenden.

Die *verschiedenen* Einnahmen sind in der Regel ebenfalls am nächsten Ablieferungstermine abzuführen, insofern der höchste zulässige Kassenbestand nicht überschritten wird oder die sofortige Ablieferung nicht ausdrücklich vorgeschrieben ist. Es sind auch hierzu besondere, doppelt ausgefertigte Ablieferungsscheine erforderlich.

Geographie.

I. Deutschland.

A. Physikalisch.

Gebirge.

1. Alpen (135 Meilen Längen-, 22—23 Meilen Breiten-Ausdehnung, Waldregion bis zu 1800 m, Alpenregion bis zu 2500 m, Schneeregion über 2500 m). a. West-Alpen (bis zum Mont Blanc): See-Alpen (Col di Tenda 1877 m), Cottische Alpen (Mont Viso 3836 m, Mont Pelvoux 4103 m), Grajische Alpen (Mont Cenis 3607 m, Mont Iseran 4062 m, Mont Blanc 4812 m. Pässe: Mont Cenis und Kleiner St. Bernhard). — b. Central-Alpen (bis zum Brenner): Berner Alpen (Finsteraarhorn 4275 m, Jungfrau 4167 m, Mönch 4096 m, Pässe: Grimsel, Gemmi). Vierwaldstädter Alpen. Glarner und Schwyzer Alpen (Tödi 3622 m, Rigi 1800 m). Thur-Alpen. Walliser oder Penninische Alpen (Matterhorn 4482 m, Monte Rosa 4638 m. Pässe: Gr. St. Bernhard 2472 m, Simplon 2010 m). Lepontische Alpen (St. Gotthard, Paß: 2114 m). Adula-Alpen (Pässe: Luckmanier, Bernhardin, Splügen). Graubündener Alpen (Pässe: Septimer, Julier, Albula). Rhätische Alpen (Paß Bernina). Bergamasker Alpen. — c. Ost-Alpen. Oetzthaler Alpen. Zillerthaler Alpen. Hohe Tauern (Großglockner 3797 m). Steyrische Alpen (Paß: Semmering). Vorarlberger und Allgäuer Alpen. Nordtiroler Kalk-Alpen (Zugspitze 2960 m). Kitzbüchler Alpen. Salzburger Alpen. Oesterreichische Kalkalpen. Lessinische Alpen. Südtiroler Dolomitalpen. Karnische Alpen. Venetianer Alpen. Julische Alpen. Bergland von Idria. Karawanken. Eisenbahnen: Mt. Cenis 1295 m, St. Gotthard 1152 m, Brenner 1362 m, Semmering 881 m.

2. Deutsche Mittelgebirge. a. Mittelgebirge der Oder und Elbe. Sudeten (Mährisches Gesenke) mit Altvater 1492 m. Glatzer Gebirgskessel. Riesengebirge mit Schneekoppe 1601 m. Isergebirge (Tafelfichte 1155 m). Lausitzer- und Elbsandstein-Gebirge. Sächsisches Erzgebirge (Keilberg 1235 m). Fichtelgebirge (Schneeberg 1063 m, Ochsenkopf 1026 m). Böhmer-Wald (Dreisessel 1490 m, Groß-Arber 1455 m). Bayerischer Wald. Mährisches Hügelland. — b. Mittelgebirge der Weser. Frankenwald. Thüringer Wald (Inselsberg 914 m, Beerberg 984 m, Kyffhäuser 475 m). Harz (Brocken 1140 m). Solling, Süntel und Deister. Weserkette (Porta westphalica). Spessart. Hohe Rhön. Vogelsberg. Habichtswald. Meißner. — c. Mittelgebirge des Rheins. Schwarzwald (Feldberg 1494 m, Belchen 1415 m). Odenwald (Katzenbuckel 647 m, Melibocus 520 m). Schwäbischer Jura (Rauhe Alp) und Fränkischer Jura. Vogesen (Sulzer Belchen 1435 m). Hardt (Donnersberg 682 m). Niederrheinisches Schiefergebirge, bestehend aus: Hunsrück, Eifel, Hohe Venn, Ardennen und Argonnen (linksrheinisch), Taunus (Feldberg 881 m), Westerwald, Siebengebirge, Rothhaar-Gebirge, Sauerländisches Gebirge, Haarstrang, Egge-Gebirge und Teutoburger Wald (rechtsrheinisch).

Hochebenen.

Die Lothringische Hochebene von der Maas bis zu den Vogesen und dem Hardt.

Die Schweizer Hochebene vom Genfer- bis zum Bodensee.

Die Schwäbisch-Bayerische Hochebene zwischen Alpen, Schwäb. Jura und Donau.

Tiefebenen.

Die Mittelrheinische Tiefebene von Basel bis Mainz.

Die Norddeutsche Tiefebene, im Osten an das Russische, im Westen an das Belgische und Französische Tiefland grenzend.

Flüsse.

1. Der Rhein (1032 km Länge) entspringt östlich des St. Gotthard (Vorder- und Hinter-Rhein), fließt durch den Bodensee (Rheinfall bei Schaffhausen, 20 m hoch), teilt sich beim Eintritt in Holland in zwei Arme, Rhein und Waal. Der Rhein schickt die Yssel und Vechte in die Zuidersee, den alten Rhein und den Leck in die Nordsee; die Waal mündet mit Maas und Leck in die Nordsee. Nebenflüsse, rechts: Elz mit Dreisam, Kinzig, Murg, Neckar (mit Kocher, Jaxt und Enz), Main (aus dem weißen und roten Main entstehend und die Fränkische Saale, Kinzig, Nidda, Regnitz mit Pegnitz und Tauber aufnehmend), Lahn, Sieg, Wupper, Ruhr, Lippe; links: Thur, Aar (mit Reuß und Limat), Lauter, Nahe, Mosel mit Saar, Ahr, Erft. Von Basel ab ist der Rhein schiffbar.

   Die Einfuhr von Roheisen und Kolonialwaren und die Ausfuhr von Wein, Steinkohlen und Holz sind auf dem Rheine bedeutend.

   Der Neckar ist von Cannstatt ab schiffbar. Hauptverkehrsplatz ist Mannheim.

   Der Main ist von Bamberg ab schiffbar. Mainabwärts werden besonders Holz, Baumaterial und landwirtschaftliche Rohprodukte befördert.

   Die Lahn und Ruhr tragen hauptsächlich Kohlen- und Erzsendungen nach dem Rheine.

   Rheinhäfen sind: Kehl, Maxau, Leopoldshafen, Germersheim, Speier, Mannheim, Ludwigshafen, Worms, Rosengarten, Gernsheim, Gustavsburg, Mainz, Biebrich, Schierstein, Bingen, Oberlahnstein, Koblenz, Köln, Neuß, Düsseldorf, Hochfeld, Duisburg, Ruhrort, Wesel.

2. Die Ems (335 km Länge) entspringt am Teutoburger Wald, Nebenfluß rechts: Haase. Die Ems wird nördlich Münster

schiffbar und mündet in den Dollart, welcher einen vorzüglichen Hafen bildet.

Die Ems dient vorzugsweise zur Ein- und Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse. (Getreide, Obst, Gemüse, Kartoffeln.)

3. Die Weser (890 km Länge) entsteht aus der Vereinigung von Werra und Fulda bei Münden. Die Werra ist von Wannfried, die Fulda von Rotenburg ab schiffbar. Nebenflüsse, rechts: Aller mit Ocker und Leine; links: Diemel und Hunte.

Die Schiffahrt auf der Weser wird hauptsächlich durch eine in Minden ansässige Gesellschaft betrieben.

4. Die Elbe entspringt am Riesengebirge (1152 km Länge), durchbricht das Böhmische Mittel- und das Elbsandstein-Gebirge und mündet bei Cuxhaven in die Nordsee. Von Königgrätz an schiffbar. Nebenflüsse, rechts: Iser, Schwarze Elster, Havel mit Spree, Alster, Stör; links: Moldau, Eger, Mulde (aus Zwickauer und Freiberger Mulde entstehend), Saale (mit Elster, Ilm, Unstrut), Ilmenau.

Auf der Elbe ist Kettenschleppschiffahrt eingeführt. Die Hauptartikel bilden bei der Beförderung zu Thal: Braunkohlen, Holz, Getreide, Zucker, Steine, Obst, Glas; zu Berg: Salz, Roheisen, Schwefelkies, Kalksteine, Schiefer, Reis, Farbhölzer, Salpeter, Soda, Baumwolle, Cement und Gyps. — Die Moldau ist für die Beförderung von Holz, Thon- und Steinwaren, die Saale für die von Holz und Getreide wasseraufwärts von Bedeutung.

5. Die Oder (890 km Länge) entspringt am Mährischen Gesenke und mündet in drei Armen (Peene, Swine, Dievenow) in die Ostsee. Sie ist von Ratibor ab schiffbar. Nebenflüsse, rechts: Warthe mit Netze; links: Glatzer Neiße, Weistritz, Katzbach, Bober (mit Queiß), Görlitzer Neiße.

Auf der Oder werden hauptsächlich befördert, abwärts: Steine, Eisen, Mehl, Heringe, Getreide, Cement, Soda,

Kreide, Zinnblech, Oel, Petroleum, Steinkohlen, Blei, Farbwaren, Lumpen; aufwärts: Steine, Syrup, Roggen, Papier und Pappen, Salz, Zucker, Häute, Wein, Schwefel und Salzsäure.

6. Die Weichsel (983 km Länge) entspringt in den Beskiden und bildet an der Mündung ein Delta durch Teilung in drei Arme, von denen Weichsel und Nogat in das frische Haff, die Danziger Weichsel in die Ostsee (Danziger Bucht) sich ergießt. An der oberschlesisch-russischen Grenze wird sie schiffbar. Nebenflüsse, rechts: Bug; links: Pilica.

   Auf der Weichsel finden vorzugsweise Beförderung: Steine, Kohlen, Holz, Getreide, Salz, Heringe und Kolonialwaren.
7. Der Pregel, von Insterburg schiffbar, mündet bei Königsberg in das frische Haff.
8. Die Memel (russisch Niemen) mündet in das Kurische Haff. Nebenfluß Wilja.
9. Die Donau (2770 km Länge) entspringt im Schwarzwald als Brigach, Brege und Schloßquelle von Donaueschingen, ist von Ulm ab schiffbar und mündet in drei Armen (Kilia, Suline, Kedrille) in das Schwarze Meer. Nebenflüsse, rechts: Iller, Lech, Isar, Inn, Alz und Salzach, Traun, Enns, Leitha, Raab, Drau (mit Mur), Sau, Morawa; links: Altmühl, Naab, Regen, March, Waag, Gran, Theiß (mit Maros), Aluta, Sereth und Pruth.

   Die Donau dient aufwärts der Beförderung von Getreide, Mehl, Holz, Wolle, Wein, Graphit; abwärts der Beförderung von Kohlen, Steinen, Farberden, Eisen, Häuten, Kaffee.
10. Die Eider (Küstenfluß) stellt vermittelst des Eider-Kanals eine Verbindung zwischen Nord- und Ostsee her.

Stehende Gewässer.

1. Alpenseen.
2. Bayrische Hochebene: Ammer-See, Würm-See, Chiem-See.

3. Preußische Seenplatte (Spirding See).
4. Pommersche Seenplatte.
5. Mecklenburgische Seenplatte (Müritz-See.)

Kanäle.

1. Der Rhein-Marne-Kanal 320 km und der Rhein-Rhone-Kanal 322 km nehmen ihren Ausgang von der Ill bei Straßburg, und mündet ersterer in die Marne, letzterer in die Saone.
2. Der Elbing-Oberländische Kanal, 196 km, verbindet den Fluß Elbing mit einer Reihe von Seen. Getreide-, Holz-, Spiritus-, Kohlen-, Salz- und Baumaterialientransporte.
3. Ludwigs-(Donau-Main-)Kanal, 176 km, verbindet die Altmühl (Donau) mit der Regnitz (Main) und hat Bamberg und Nürnberg zu Haupthäfen.
4. Die Masurische Wasserstraße (Angerburg-Johannisburg mit Seenstrecken) 128 km.
5. Der Rhin-Kanal, 97 km.
6. Der Havelländische Hauptkanal, 90 km.
7. Der Stecknitz-Kanal, 72 km, verbindet die Stecknitz durch die Delvenau mit der Elbe.
8. Der Saar-Kohlen-Kanal, 64 km, verbindet die Saar mit dem Rhein-Marne-Kanal.
9. Der Finow-Kanal, 58 km, Verbindung von Havel und Oder.
10. Der Hadelnsche und Geeste-Kanal 52 km.
11. Der Plauesche Kanal, 33 km, Verbindung des Plaueschen Sees mit der Elbe.
12. Der Bromberger (Netze-)Kanal, 27 km, verbindet die Netze mit der Brahe (Oder-Weichsel).
13. Der König Wilhelm-Kanal, 25 km, bezweckt die Verbindung der Stadt Memel mit der Ruß (ein Arm der Memel).
14. Der Friedrich Wilhelm-(Müllroser-)Kanal, 23 km, verbindet die Spree mit der Oder.

15. Der Berlin-Spandauer Kanal, 12 km, verbindet Havel und Spree.

B. Politisch.

Deutsches Reich,

Bundesstaat nach der Verfassung vom 16. April 1871, 47 Mill. Einw.

Staaten:	Flächeninhalt.	Einwohnerzahl.
Königreiche:	□ km	Millionen.
Preußen	347509	28
Bayern	75803	5
Sachsen	14993	3
Württemberg	19504	2
Großherzogtümer:		
Baden	15084	1,5
Hessen	7680	0,9
Mecklenburg-Schwerin	13304	0,6
Sachsen-Weimar	3593	0,3
Mecklenburg-Strelitz	2930	0,1
Oldenburg	6414	0,3
Herzogtümer:		
Braunschweig	3690	0,33
Sachsen-Meiningen	2468	0,2
Sachsen-Altenburg	1322	0,15
Sachsen-Coburg-Gotha	1968	0,18
Anhalt	2347	0,2
Fürstentümer:		
Schwarzburg-Rudolstadt	942	0,08
Schwarzburg-Sondershausen	862	0,07
Reuß ältere Linie	316	0,05
Reuß jüngere Linie	829	0,09
Schaumburg-Lippe	340	0,03
Lippe	1189	0,11

Staaten: Freie Städte:	Flächeninhalt. □ km	Einwohnerzahl. Millionen.
Hamburg	410	0,04
Lübeck	299	0,06
Bremen	255	0,02
Reichsland:		
Elsaß-Lothringen	14512	1,55

Preußen.

1. Provinz Brandenburg. a. Stadt Berlin. 1300000 Einwohner, Residenz, an der Spree. Stadtteile: Köln, Neustadt oder Dorotheenstadt, Friedrichsstadt und Louisenstadt. Wichtigster Börsen- und Industrieplatz Deutschlands. Universität. — b. Reg.-Bez. Potsdam: Potsdam a. d. Havel, 48450 Einw; Charlottenburg; Spandau, Festung; Brandenburg a. d. Havel, 29000 Einw. — c. Reg.-Bez. Frankfurt: Frankfurt a. d. Oder, 52000 Einw.; Küstrin, 14000 Einw., Festung a. d. Oder und Warthe; Landsberg a. d. Warthe; Guben a. d. Lausitzer Neisse; Cottbus a. d. Spree. In Spandau große Manufakturen für Kriegsmaterial, in Cottbus, Sorau und Umgegend Tuchmacherei.
2. Provinz Pommern (Vor- und Hinterpommern durch die Oder getrennt). a. Reg.-Bez. Stettin: Stettin a. d. Oder, 80000 Einw., Festung, der bedeutendste Hafen; Swinemünde, befestigter Hafen; Stargard; Anklam. — b. Reg.-Bez. Stralsund: Stralsund, 30000 Einw., Festung; Greifswald, Universität. Insel Rügen (1100 □ km). — c. Reg.-Bez. Cöslin: Kolberg a. d. Persante; Cöslin. In Stettin und Umgegend Maschinenbau, Werfte, Cementfabrikation. Stettin bedeutender Handelsplatz für Getreide, Spiritus, Wein, Kohlen, Wolle. Lebhafte See- und Flußschiffahrt.
3. Provinz Preußen (Ost- und West-). a. Reg.-Bez. Königsberg: Königsberg 150000 Einw., am Pregel, Festung,

Universität; Pillau, Festung; Memel, Festung. — b. Reg.-Bez. Gumbinnen: Gumbinnen; Insterburg; Tilsit. — c. Reg.-Bez. Danzig: Danzig a. d. Weichsel, 114000 Einw., Festung; Dirschau a. d. Weichsel; Elbing. — d. Reg.-Bez. Marienwerder: Marienwerder; Graudenz; Culm; Thorn, Festung, sämtlich a. d. Weichsel. Industrie wenig entwickelt, Handel und Schiffahrt dagegen bedeutend. Königsberg ist der Hauptplatz des deutschen Handels mit Rußland. Königsberg und Danzig haben große Rhederei.

4. Provinz Posen. a. Reg.-Bez. Posen: Posen a. d. Warthe, 65700 Einw., Festung; Lissa. — b. Reg.-Bez. Bromberg: Bromberg a. d. Brahe, 34000 Einw.; Gnesen. Posen ist die am wenigsten industrielle Provinz.
5. Provinz Schlesien. a. Reg.-Bez. Breslau: Breslau a. d. Oder, 300000 Einw., Universität; Schweidnitz a. d. Weistritz; Glatz a. d. Neiße, Festung; Brieg a. d. Oder. — b. Reg.-Bez. Liegnitz: Liegnitz a. d. Katzbach, 37200 Einw.; Görlitz a. d. Lausitzer Neiße, 50300 Einw.; Groß-Glogau a. d. Oder, Festung; Grünberg; Hirschberg. — c. Reg.-Bez. Oppeln. Oppeln a. d. Oder, 14500 Einw.; Kosel; Ratibor; Neisse, Festung a. d. Neiße. Das oberschlesische Steinkohlenbecken von Königshütte, das niederschlesische bei Waldenburg. Erzgewinnung und Hüttenproduktion. Metallindustrie und Textilindustrie. Baumwollwaren in Langenbielau, Leinwandweberei in den Kreisen Hirschberg, Liebau, Glatz und Jauer, Tuchmacherei in Grünberg, Großglogau, Lüben, Schönau. Porzellanmanufaktur in Waldenburg; Spiegelmanufaktur in Oberfalzbrunn. Breslau ist der zweitgrößte Wollmarkt.
6. Provinz Sachsen. a. Reg.-Bez. Magdeburg: Magdeburg a. d. Elbe, 114000 Einw., Festung; Burg; Staßfurt; Schönebeck; Stendal; Salzwedel; Halberstadt und Quedlinburg am Harz. — b. Reg.-Bez. Merseburg: Merseburg a. d. Saale,

15000 Einw.; Torgau, Festung, und Wittenberg a. d. Elbe; Halle a. d. Saale, 72500 Einw., Universität; Eisleben; Naumburg a. d. Saale. -- c. Reg.-Bez. Erfurt: Erfurt a. d. Gera, 54000 Einw.; Langensalza; Nordhausen, 26000 Einw.; Mühlhausen, 24000 Einw.

7. Provinz Schleswig-Holstein. a. Herzogtum Schleswig: Schleswig, 15500 Einw.; Flensburg, 26500 Einw. Auf der Insel Alsen die Festung Sonderburg. — b. Herzogtum Holstein: Altona, 11000 Einw., wichtige Handelsstadt; Kiel, Ostsee-Kriegshafen; Lauenburg a. d. Elbe, 4800 Einw.

8. Provinz Hannover. a. Landdrostei-Bez. Hannover: Hannover a. d. Leine, 138000 Einw.; Hameln a. d. Weser. — b. Landdr.-Bez. Hildesheim: Hildesheim, 26000 Einw.; Osterode am Harz; Göttingen, Universität, 20000 Einw. — c. Landdr.-Bez. Lüneburg: Lüneburg, 19000 Einw.; Celle a. d. Aller; Harburg, wichtiger Hafen. — d. Landdr.-Bez. Stade: Stade, 9800 Einw.; Verden. — e. Landdr.-Bez. Osnabrück: Osnabrück, 33000 Einw. — f. Landdr.-Bez. Aurich: Aurich, 5400 Einw.; Emden; Wilhelmshafen, Nordsee-Kriegshafen. In Hannover und Umgegend: Textilwaren und Eisen, ebenso Celle, Harburg und Hildesheim von industrieller Bedeutung. Bergbau und Hüttenwesen am Harz bei Goslar, Zellerfeld, Clausthal und Andreasberg.

9. Provinz Hessen-Nassau. a. Reg.-Bez. Cassel: Cassel, 60000 Einw.; Marburg a. d. Lahn, Universität; Fulda, 11000 Einw.; Hanau, 24000 Einw. — b. Reg.-Bez. Wiesbaden: Wiesbaden, 36000 Einw.; die Badeorte: Schwalbach, Selters und Schlangenbad; Rüdesheim, 3700 Einw.; Frankfurt a. Main, 150000 Einw.; Homburg v. d. Höhe, Bad, 8400 Einw. Bergbau und Hüttenwesen im Kreise Dillenburg, Gerberei und Lederindustrie in Eschwege, Kassel und Hersfeld, Thonwaren in Marburg, Groß-Almerode und

bei Limburg a. d. Lahn; Gold- und Silberwaren in Hanau; Frankfurt a. M. bedeutender Bank- und Handelsplatz.

10. Provinz Westfalen. a. Reg.-Bez. Münster: Münster, 45000 Einw. — b. Reg.-Bez. Minden: Minden a. d. Weser, 18000 Einw.; Bielefeld, 31000 Einw., Hauptsitz des westfälischen Leinwandhandels; Paderborn, 15000 Einw. — c. Reg.-Bez. Arnsberg: Arnsberg a. d. Ruhr, 6000 Einw.; Iserlohn, 19000 Einw.; Dortmund, 70000 Einw.; Bochum, 34000 Einw.; Hagen, 30000 Einw.

    Sitze der Kohlen- und Eisenindustrie in Dortmund, Bochum, Siegen; Metallwaren in Hagen und Iserlohn, am ersteren Orte auch Textilindustrie.

11. Rheinprovinz. a. Reg.-Bez. Coblenz: Coblenz an der Mündung der Mosel in den Rhein, Festung, 34000 Einw.; Ehrenbreitstein, Festung; Kreuznach, Bad; Wetzlar a. d. Lahn. — b. Reg.-Bez. Köln: Köln, Festung, 160000 Einw.; Deutz, 16000 Einw.; Bonn, Universität, 32000 Einw. — c. Reg.-Bez. Düsseldorf: Düsseldorf, 114000 Einw.; Elberfeld und Barmen, 209000 Einw.; Solingen, Remscheid, Werden, Mülheim und Duisburg, Hauptindustriesitze; Essen, 57000 Einw.; Wesel, Festung; Crefeld, 80000 Einw., Samt- und Seidenindustrie. — d. Reg.-Bez. Aachen: Aachen, 86000 Einw., Bäder; Jülich, Eupen und Malmedy. — e. Reg.-Bez. Trier: Trier a. d. Mosel, 25000 Einw. Saarbrücken, 10000 Einw.; Saarlouis, Festung. — f. Reg.-Bez. Sigmaringen: Hechingen; Burg Hohenzollern.

Steinkohlenbecken von Saarbrücken und an der Ruhr mit bedeutender Metallindustrie (Essen, Remscheid, Solingen). Seiden- und andere Textilwaren in Elberfeld, Barmen, Mülheim und M.-Gladbach; Tuche in Eupen und Aachen; Leder in Trier. Hauptsitz des Handels und der Rheinschiffahrt in Köln.

Bayern.

1. Reg.-Bez. Ober-Bayern vom Lech bis zur Salzach. München a. d. Isar, Residenz und Universität, 260000 Einw.; Ingolstadt a. d. Donau, Festung 15000 Einw.; Reichenhall (Steinsalzlager).

2. Reg.-Bez. Schwaben und Neuburg zwischen Iller und Lech. Augsburg am Lech, 65000 Einw.

3. Reg.-Bez. Nieder-Bayern. Passau an der Mündung von Inn und Ilz in die Donau, Festung, 16000 Einw.; Landshut, 17000 Einw.

4. Reg.-Bez. Oberpfalz und Regensburg. Regensburg, 35000 Einw.

5. Reg.-Bez. Mittel-Franken. Nürnberg a. d. Pegnitz, 116000 Einw.; Ansbach, 14000 Einw.; Erlangen, Universität, 15000 Einw.; Fürth, 32000 Einw.

6. Reg.-Bez. Ober-Franken. Bayreuth am roten Main, 22000 Einw.; Bamberg a. d. Rednitz, 30000 Einw.; Hof a. d. Saale, 21000 Einw.

7. Reg.-Bez. Unter-Franken und Aschaffenburg. Würzburg, Universität, 51000 Einw.; Aschaffenburg a. Main, 12000 Einw.

8. Reg.-Bez. Rheinpfalz. Speyer, 16000 Einw.; Landau, 9000 Einw.; Ludwigshafen am Rhein, 15000 Einw.; Kaiserslautern, 26000 Einw.; Zweibrücken, 11000 Einw.

Metallverarbeitung in Franken, Maschinen in München, Chemische Industrie in der Pfalz, Papier und Leder in Südbayern, Spielwaren in Nürnberg, Kurzwaren in Franken, Bekleidungsindustrie in der Pfalz, Kunstgewerbe in München und Augsburg. Getreidehandel in München. Börsenplatz: Augsburg.

Sachsen.

1. Kreisdirektion Dresden. Dresden a. d. Elbe, 245000 Einw.; Königstein, Festung in der Sächsischen Schweiz; Meißen, 15000 Einw.; Freiberg, Berg-Akademie, 26000 Einw.
2. Kreisdirektion Leipzig. Leipzig a. d. Elster, 170000 Einw.; altberühmte Handelsstadt mit 3 Messen.
3. Kreisdirektion Zwickau. Zwickau, 35000 Einw.; Chemnitz, 111000 Einw.; Annaberg, 13000 Einw.; Plauen a. d. Elster, 35000 Einw.; Glauchau, 22000 Einw.; Meerane, 22000 Einw.; Crimmitzschau, 19000 Einw.
4. Kreisdirektion Bautzen. Bautzen, 18000 Einw.; Zittau, 23000 Einw.

Bergbau und Hüttenwesen in Sachsen altentwickelt und bedeutend. Steinkohlen bei Zwickau und im Plauenschen Grund bei Dresden. Braunkohlen. Eisen-, Zink-, Blei-, Silber- und Golderze, Schwefelkies ꝛc. Berühmt sind die Muldener Hütten bei Freiberg. Die sächsische Industrie ist die bedeutendste in Deutschland. Handelsgärtnerei in Dresden und Leipzig. Königliche Porzellanmanufaktur in Meißen. Steingutfabrikation in Dresden, Zwickau, Meißen. Eisengießereien bei Großenhain, Chemnitz, Zwickau, Leipzig. Maschinenbau, besonders in Chemnitz und Leipzig. Musikinstrumente in Leipzig, Dresden, Markneukirchen. Leinenweberei und Baumwollenindustrie in Zittau und Löbau. Tuchmacherei in Großenhain und bei Döbeln, Flanelle in Öderan und Frankenberg, Wollenwaren in Glauchau, Meerane und Chemnitz, Strumpfwaren in Chemnitz, Posamentierwaren in Annaberg und im Voigtland; Spitzenklöppelei und Stickerei im Erzgebirge und Voigtland; Bleichereien, Färbereien und Appreturanstalten in der Lausitz, bei Frankenberg und Plauen. Papierfabrikation in Hainsberg, Penig und im Erzgebirge; Tapeten und Luxuspapiere in Leipzig und Wurzen. Lederwaren in Oschatz und bei Leipzig. Wachstuch und Gummiwaren in Leipzig. Spielwaren in Seifen und Grünhainichen. Möbelfabrikation in Waldheim und Rabenau. Cigarren-

fabrikation in Waldheim, Leipzig, Dresden. Bäckereiwaren in Wurzen. Pelzwaren, Färberei und Kürschnerei in Leipzig und Markranstedt. Spiritusraffinerie in Leipzig. Filzwaren in Oschatz; Schuhwaren in Dresden und Groitzsch. Leipzig ist nach Hamburg die bedeutendste Handelsstadt Deutschlands. Im Buch- und Musikalien- sowie im Rauchwaren- und Borsten-Handel nimmt es die erste Stelle im Welthandel ein, auch Spiritus-, Leder- und Manufakturwaren-Handel bedeutend. Messen zu Neujahr, Ostern und Michaelis.

Württemberg.

1. Neckarkreis. Stuttgart, Residenz, 125000 Einw., bedeutender Buchhandel; Ludwigsburg, 2. Residenz, 16000 Einw.; Heilbronn am Neckar, 25000 Einw.; Cannstatt, 16000 Einw.;
2. Schwarzwaldkreis. Reutlingen, 17000 Einw.; Tübingen am Neckar, Universität, 12000 Einw.
3. Jagstkreis. Ellwangen, 5000 Einw.
4. Donaukreis. Ulm, am Zusammenfluß von Iller und Donau, Festung, 33000 Einw.; Friedrichshafen, Handelsort am Bodensee.

In Württemberg Obst- und Weinbau hervorragend. Cementproduktion in Ulm, Blaubeuren; chemische Industrie und Farbwaren in Stuttgart; Uhrenfabrikation und Holzschnitzerei im Schwarzwald; Leinenindustrie in Blaubeuren; ferner: Baumwollindustrie, Strohflechterei, Fabrikation musikalischer Instrumente, Lederindustrie.

Baden.

Baden zerfällt in 11, nach folgenden Hauptstädten benannte Kreise: 1. Konstanz am Bodensee, 13000 Einw. 2. Villingen. Donaueschingen. 3. Waldshut. 4. Lörrach. 5. Freiburg im Breisgau, 36500 Einw., Universttät. 6. Offenburg. 7. Baden-Baden, Badeort, 12000 Einw.; Rastatt a. d. Murg, Festung, 12500 Einw. 8. Karlsruhe, Hauptstadt, 50500 Einw.; Pforzheim, 24000 Einw. 9. Mannheim an der Neckarmündung,

55000 Einw. 10. Heidelberg, 25000 Einw., Universität. 11. Mosbach.

Baumwollen- und Seidenindustrie über ganz Baden verbreitet. Lederindustrie (Bonndorf, Weinheim), Bijouterie (Pforzheim), Maschinenbau (Karlsruhe), Uhrmacherei (Triberg). Mannheim ist hervorragender Handelsplatz (Getreide und Tabak) mit großen Hafen- und Lagerhauseinrichtungen.

Hessen.

1. Provinz Starkenburg zwischen Rhein und Main. Darmstadt, Hauptstadt, 42000 Einw.; Offenbach a. Main, Handels- und Fabrikstadt, 30000 Einw.; Wimpfen a. Neckar (Salinen).
2. Rhein-Hessen zwischen Rhein und Nahe. Mainz an der Mainmündung, Festung, 62000 Einw.; Worms, 19000 Einw.; Bingen.
3. Ober-Hessen, durch Preußen vom südlichen Hessen getrennt. Gießen a. d. Lahn, Universität, 20000 Einw.

In Hessen werden Braunkohlen, Eisenerze, Kochsalz, Roheisen produziert. Chemische Industrie, Leder- und Tabakindustrie. In Darmstadt, Mainz und Worms lebhafter Handel.

Mecklenburg-Schwerin.

Schwerin, 33000 Einw.; Wismar, Seestadt, 16000 Einw.; Rostock, Universität, 39000 Einw.

Mecklenburg-Strelitz.

Neu-Strelitz 95000 Einw.

Produktion in Mecklenburg: Braunkohlen und Kochsalz. Industrie ganz ohne, dagegen Handel und Rhederei von größerer Bedeutung.

Sachsen-Weimar.

Weimar a. d. Ilm, Hauptstadt, 20000 Einw. Jena, Universität, a. d. Saale, 11000 Einw.; Eisenach a. d. Werra, 19000 Einw.

Industrie hoch entwickelt. Strumpfwirkerei in Apolda; Meerschaumschnitzerei und Pfeifenfabrikation in Ruhla und Umgegend; Kurzwaren- und Textilindustrie überall verbreitet.

Oldenburg.

Oldenburg, Hauptstadt, 21000 Einw.; Lübeck (Fürstentum) mit Eutin; Birkenfeld (Fürstentum).

In Delmenhorst und Lohne einige Tabakindustrie.

Braunschweig.

Braunschweig a. d. Ocker, Hauptstadt, 75000 Einw.; Wolfenbüttel, 12000 Einw.; Holzminden a. d. Weser 8000 Einw.; Blankenburg a. Harz.

Garten- und Gemüsebau bei Braunschweig, Zuckerbau im Amte Vechelde, in Braunschweig und Wolfenbüttel namentlich Nahrungsmittel-Industrie, Bergbau, Hütten- und Salinenwesen in den Kreisen Gandersheim und Blankenburg bedeutend.

Sachsen-Meiningen.

Meiningen a. d. Werra, 11000 Einw.

Eisen-, Schiefer- und Steinkohlenbergbau. Salinen bei Salzungen und Oberneusalza. Spielwaren und Kurzwaren in Sonneberg. Farben-, Stein-, Thon- und Glaswarenindustrie.

Sachsen-Altenburg.

Altenburg, 26000 Einw.

In Altenburg Handschuhfabrikation, Eisen- und Textilindustrie. Braunkohlenbergbau.

Sachsen-Coburg-Gotha.

Coburg, 16000 Einw.; Gotha 27000 Einw.

Porzellan- und Steingutfabrikation, Gewehrfabrikation, Korbwaren. In Gotha Perthes' geographisches Institut und Versicherungsbanken.

Anhalt.

Dessau an der Mulde, Residenz, 24000 Einw.; Köthen, 16000 Einw.; Bernburg 19000 Einw.; Zerbst, 14000 Einw.

Braunkohlen- und Steinsalzbergbau; Chemische Industrie; Zuckerfabrikation; Metall- und Textilindustrie.

Schwarzburg-Rudolstadt und Schwarzburg-Sondershausen.

Rudolstadt, 9000 Einw.; Sondershausen, 7000 Einw.

Eisen-, Steingut- und Porzellanindustrie; Textilwaren.

Reuß ältere und jüngere Linie.

Greiz, 15000 Einw.; Gera 27000 Einw.; Schleiz.

Wollwaren- und Strumpfwarenfabrikation. Färberei.

Schaumburg-Lippe.

Bückeburg, Residenz, 5000 Einw.

Lippe.

Detmold a. d. Werra, 8000 Einw.

Waldeck.

Arolsen, Residenz, 3000 Einw.; Pyrmont, Bad.

Hamburg.

Hamburg an der Elbe, 312000 Einw. Größte Handelsstadt des Deutschen Reichs mit großer Rhederei. Bedeutende und mannigfaltige Industrie, namentlich Maschinen-, chemische und Nahrungsmittel-Industrie.

Lübeck.

Lübeck a. d. Trave, 51000 Einw. Bedeutende Handelsstadt.

Bremen.

Bremen a. d. Weser, 123000 Einw. Handel mit Amerika.

Elsaß-Lothringen.

1. Bezirk Unter-Elsaß. Straßburg, Hauptstadt, 112000 Einw., Festung, Universität; Hagenau, 13000 Einw.; Weißenburg und Wörth, Schlachtorte im deutsch-französischen Kriege 1870; Schlettstadt a. d. Ill, 10000 Einw.
2. Bezirk Ober-Elsaß. Colmar, 26000 Einw.; Markirch, 12000 Einw.; Gebweiler, 13000 Einw.; Neu-Breisach, Festung am Rhein-Rhone-Canal, Mülhausen a. d. Ill und am Rhein-Rhone-Canal 64000 Einw.
3. Bezirk Lothringen. Metz a. d. Mosel, Festung, 53000 Einw.; Diedenhofen a. d. Mosel, Grenzfestung; Bitsch, Festung.

In Elsaß-Lothringen hochentwickelte Industrie in Baumwolle (Mülhausen), Schafwolle (Bischweiler und Bühl), Seide und Seidenband. Weberei (Markirch), Bleicherei, Färberei, Druckerei, Eisen- und Stahlfabrikation, Maschinenbau (Mülhausen), Papier- und Lederindustrie, Wein- und Tabakbau. Stein- und Braunkohlen, Eisenerze, Schwefelkies, Kochsalz.

Eisenbahnen Deutschlands.

1. Die östliche Gruppe umfaßt im wesentlichen die Direktionsbezirke Bromberg, Breslau und Berlin und berührt die Staatsgebiete von Preußen (Provinz Preußen, Pommern, Brandenburg, Posen, Schlesien, Sachsen), Sachsen und Mecklenburg-Strelitz.

Grenzstationen der Gruppe sind: östlich, Eydtkuhnen, Prostken, Illowo, Thorn (Alexandrowo), Gnesen, Myslowitz, Oswiecim; südlich, Dziedzitz, Oderberg (Jägerndorf), Ratibor, Glatz, Zittau (Görlitz), Dresden; westlich, Dresden, Berlin, Stralsund; nördlich, Stralsund, Stettin, Colberg, Stolp, Danzig, Elbing, Königsberg, Insterburg, Gumbinnen.

Von Berlin aus erstrecken sich sechs Haupt-Eisenbahnlinien über das Gebiet der östlichen Gruppe: Berlin-Stralsund; Berlin-Stettin-Stargard-Cöslin-Danzig; Berlin-Schneidemühl-Dirschau-Königsberg-Eydtkuhnen; Berlin-Posen-Thorn-Insterburg; Berlin-Frankfurt a. d. Oder-Breslau-Oppeln-Oderberg; Berlin-Dresden.

An Privatbahnen befinden sich in der östlichen Gruppe: die Alt-Damm-Colberger Eisenbahn, die Breslau-Warschauer Eisenbahn (Oels-Landesgrenze), die Glasow-Berlinchener und Stargard-Cüstriner Eisenbahn, Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn (Danzig-Warschau, Preuß. Abtheilung), Ostpreußische Südbahn Königsberg i. Pr.

2. Die nördliche Gruppe umfaßt den Direktionsbezirk Altona, Theile der Direktionsbezirke Magdeburg, Hannover und Köln rechtsrh. sowie die Oldenburgischen Staatsbahnen, ferner die Altona-Kaltenkirchener Bahn, die Schleswig-Angeler Bahn, die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn, Holsteinische Marschbahn, Lübeck-Büchener Bahn, Unter-Elbesche Bahn, Mecklenburgische Friedrich-Franz-Bahn, Güstrow-Plauer Bahn und Paulinenaue-Neuruppiner Bahn. Die Gruppe wird begrenzt südlich durch die Linie Rheine, Osnabrück, Minden, Lehrte, Stendal, Berlin, westlich durch die Linie Rheine-Emden, östlich Berlin-Stralsund. Sie berührt die Staatsgebiete von Preußen (Provinz Brandenburg, Sachsen, Schleswig-Holstein, Hannover und Westfalen), Oldenburg, Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz, Schaumburg-Lippe, Bremen, Hamburg und Lübeck.

Hauptlinien der nördlichen Gruppe sind: Berlin-Wittenberge-Hamburg, Berlin-Stendal-Uelzen-Bremen-Oldenburg, Berlin-Stendal-Minden-Osnabrück, Osnabrück-Bremen-Hamburg-Lübeck, Lehrte-Uelzen-Hamburg-Kiel-Flensburg.

3. Die westdeutsche Gruppe umfaßt die Direktionsbezirke Elberfeld, Köln linksrh. und Köln rechtsrh. (zum größten Teil), sowie Teile des Bezirks Frankfurt a. M.; sie wird begrenzt im Osten durch die Linie Rheine-Frankfurt a. M., im Süden Frankfurt a. M.-Trier und erstreckt sich auf die Provinzen Hannover, Westfalen, Rheinprovinz und Hessen-Nassau. Übergangspunkte sind: nach Holland Gildehaus, Gronau, Winterswyk, Emmerich (Elten), Venlo (Kaldenkirchen), Dalheim, nach Belgien Aachen (Bleyberg), Herbesthal, Ulflingen.

Hauptverkehrslinien sind: Frankfurt a. M.-Coblenz-Köln-Düsseldorf-Wesel(-Amsterdam); Aachen-Düsseldorf-Hamm-Münster-

Osnabrück(-Bremen und Hamburg) und Hamm-Minden-Stendal (-Berlin); Aachen (oder Köln-)Soest-Holzminden(-Berlin) und -Arnsberg-Cassel-Eisenach; Metz-Coblenz-Gießen-Cassel.

4. Die mitteldeutsche Gruppe, begrenzt durch die Linien Frankfurt a. M.-Hof, Hof-Leipzig-(Falkenberg-)Berlin, Berlin-Stendal-Minden-Rheine, Rheine-Frankfurt a. M. Sie umfaßt kleinere Teile der Direktionsbezirke Köln rechtsrh. und Elberfeld, den größten Teil der Bezirke Hannover und Frankfurt a. M., die Bezirke Magdeburg und Erfurt, die Oberhessischen Bahnen und die Thüringischen Privatbahnen (Werrabahn, Weimar-Geraer Bahn, Ruhlaer Bahn, Saalbahn, Ilmenau-Großbreitenbacher, Friedrichrodaer und Feldabahn).

Berührte Staatsgebiete: Preußen (Provinz Brandenburg, Sachsen, Hannover, Westfalen, Hessen-Nassau), Braunschweig, Schaumburg-Lippe, Lippe-Detmold, Waldeck, Anhalt, Schwarzburg-Rudolstadt und Sondershausen, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg, Sachsen-Coburg-Gotha, Reuß und Großherzogtum Hessen.

Hauptverkehrslinien: Frankfurt a. M.-Gießen-Cassel-Nordhausen-Berlin und Cassel-Hannover, Frankfurt a. M.-Bebra-Göttingen-Hannover, Göttingen-Börssum-Magdeburg-Berlin, Göttingen-Nordhausen-Halle-Berlin (und Leipzig), Bebra-Eisenach-Halle; ferner Soest-Nordhausen-Halle.

5. Die süddeutsche Gruppe umfaßt die deutschen Bahnen südlich der Linie Trier-Frankfurt a. M.-Hof und zwar einen kleinen Teil des Bezirkes Köln linksrh., die Reichs-Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, Hessische Ludwigsbahn, Main-Neckar-Bahn, die Badischen, Württembergischen und Bayerischen Staatsbahnen.

Berührte Staatsgebiete: Rheinprovinz, Elsaß-Lothringen, Großherzogtum Hessen und Baden, Königreiche Württemberg und Bayern. Hauptverkehrslinien: Frankfurt a. M.-Aschaffenburg-Hof, Aschaffenburg-Würzburg-Nürnberg-Passau, Würzburg-München-Kufstein und Salzburg, Frankfurt a. M.-Darmstadt-Heilbronn-Stuttgart, Frankfurt a. M.-Mannheim-Karlsruhe-Offenburg-Basel,

Offenburg-Singen-Konstanz, Frankfurt a. M.-Straßburg-Basel, Frankfurt a. M.-Metz. Übergangspunkte nach Frankreich: Fentsch, Novéant, Amanweiler, Avricourt, Altmünsterol.

6. Die Sächsische Gruppe umfaßt das Gebiet der Sächsischen Staatsbahnen innerhalb des Dreieckes Leipzig-Hof-Zittau.

II. Österreich-Ungarn.

624230 □km, 38 Mill. Einw.

A. Physikalisch.

Meere: Adriatisches Meer mit dem Golf von Triest und Fiume.

Inseln: die dalmatischen Inseln.

Halbinseln: Istrien.

Gebirge: Ötzthaler, Ortler- und Dolomit-Alpen. Salzburger und Österreichische Alpen. Hohe Tauern. Norische Alpen. Karawanken. Karnische und Julische Alpen. Dinarische Alpen. Kleine Karpathen. Neutra- und Tatra-Gebirge. Große Karpathen mit den Beskiden. Transilvanische Alpen.

Flüsse: Donau mit Inn, Enns, Raab, Drau und Sau, March, Waag, Theis (mit Maros), Aluta, Sereth und Pruth. Elbe mit Moldau und Eger.

Seen: Neusiedler und Plattensee.

B. Politisch.

1. Königreich Böhmen: Prag (a. d. Moldau, Universität), 260000 Einw., Eger, Pilsen, Teplitz, Königgrätz. — 2. Markgrafschaft Mähren mit Schlesien. a. Mähren: Brünn, Olmütz, Austerlitz. b. Schlesien: Teschen, Troppau, Jägerndorf. — 3. Erzherzogtum Österreich. a. Ober-Österreich: Linz, Salzburg, Bad Ischl und Gastein. b. Nieder-Österreich: Wien, Hauptstadt, Universität, 1100000 Einw., Aspern, Wagram. — 4. Grafschaft Tirol mit Vorarlberg: Innsbruck (Universität), Botzen, Trient. — 5. Herzogtum Steiermark: Graz, Bruck, Marburg. —

6. Königreich Illyrien. a. Kärnthen: Klagenfurt. b. Krain: Laibach. c. Trieſt: Trieſt, 120000 Einw. d. Iſtrien. — 7. Königreich Galizien und Bukowina: Krakau (Univerſität), Lemberg (Univerſität), 110000 Einw. — 8. Königreich Ungarn: Budapeſt, 325000 Einw., Preßburg, Oedenburg, Stuhlweißenburg, Szegedin, Maria-Thereſiopel, Temesvar. — 9. Königreich Kroatien: Fiume, Agram. — 10. Königreich Slavonien: Eſſek. — 11. Großherzogtum Siebenbürgen: Klauſenburg (Univerſität), Hermannſtadt, Kronſtadt. — 12. Die Militärgrenze. — 13. Königreich Dalmatien: Zara.

Öſterreich-Ungarn beſitzt einen bedeutenden Berg- und Hüttenbau. Große Salzlager in Weſtgalizien, Sudſalz in Salzburg und Ober-Öſterreich; Gold und Silber in Böhmen, Siebenbürgen und Ungarn; Blei in Kärnthen; Kupfer in Ungarn; Zinn im Erzgebirge; Petroleum in Galizien; Eiſen, Stein- und Braunkohlen faſt überall. — Bedeutende Metall- und Eiſeninduſtrie. Vortrefflicher Stahl in Steiermark, Kärnthen und Öſterreich. Gold- und Silberwaren in Wien, Prag und Budapeſt; daſelbſt, ſowie in Graz, Brünn und Trieſt Maſchinenbau. Königgrätz, Prag, Wien und Graslitz, Hauptſitze der Fabrikation muſikaliſcher Inſtrumente. In Böhmen Porzellan- und Glasfabrikation; Thonwaren in der ganzen Monarchie. Holzwaren- und Lederinduſtrie ausgedehnt (Wien hervorragend). Seiden- und Schafwollinduſtrie in Wien, Böhmen und Mähren. Baumwoll- und Leineninduſtrie hauptſächlich in Böhmen, auch Mähren und Schleſien. Papierfabrikation, Rübenzuckerinduſtrie, Bierbrauerei, ſowie chemiſche Induſtrie.

III. Die Schweiz.

Freiſtaat, 41390 □km, 2850000 Einw.

A. Phyſikaliſch.

Gebirge: Alpen.

Flüſſe: Inn, Thur und Aar.

Seen: Bodensee, Genfer See, Neuenburger See, Vierwaldstätter See, Züricher, Zuger, Thuner und Brienzer See.

B. Politisch.

Die Schweiz zerfällt in folgende 22 Kantone: Zürich (Zürich 77000 Einw.), Bern (Bern 43000 Einw.), Luzern, Uri, Schwyz, Unterwalden, Glarus, Zug, Freiburg, Solothurn, Basel (Basel 62000 Einw.), Schaffhausen, Appenzell, St. Gallen, Graubünden, Aargau, Thurgau, Tessin, Waadt, Wallis, Neuenburg, Genf (Genf 70000 Einw.).

In der Schweiz ist der Bergbau unbedeutend, die Industrie dagegen sehr entwickelt. Seidenindustrie (Basel, Zürich), Baumwollenindustrie (Zürich, Glarus, Appenzell, St. Gallen), Strohflechterei (Aargau, Freiburg, Tessin), Maschinenbau (Zürich, Winterthur, Genf), Uhrenfabrikation (Genf und im Jura), Gold- und Silberwaren (Genf), Holzschnitzerei (Bern). Basel, Genf, Zürich und St. Gallen sind Haupthandelsplätze.

IV. Italien.

Königreich, 296322 □km, 30 Mill. Einw.

A. Physikalisch.

Meere: Adriatisches Meer (Golf von Venedig), Jonisches Meer (Golf von Tarent), Mittelländisches Meer (Straße von Messina), Tyrrhenisches Meer (Straße von Bonifacio), Ligurisches Meer (Golf von Genua).

Inseln: Sicilien, Sardinien, Elba.

Gebirge: Alpen, Apenninen (mit Abruzzen); der Vesuv. Calabrisches Gebirge; der Aetna (auf Sicilien).

Flüsse: Tagliamento, Isonzo, Piave, Brenta; Etsch; Po (mit Dora Baltea, Tessin, Adda, Oglio, Mincio, Tanaro, Trebbia und Reno); Arno; Tiber.

B. Politisch.

Landschaften: 1. Piemont: Turin, 215000 Einw., Genua, 165000 Einw. — 2. Lombardei: Mailand, 265000 Einw., Pavia, Brescia. — 3. Venedig: Venedig, 126000 Einw., Verona, Mantua. — 4. Emilia: Parma, Modena, Bologna, 112000 Einw., Ferrara. — 5. Marken: Ancona. — 6. Toscana: Florenz, Hauptstadt, 170000 Einw., Pisa, Livorno. — 7. Neapel: Neapel, 452000 Einw., Tarent, Reggio. — 8. Sicilien: Palermo, 232000 Einw., Messina, Catania, Syrakus, Girgenti. — 9. Sardinien: Cagliari. — 10. Latium: Rom, 235000 Einw.

In Italien ist die Seidenindustrie bedeutend. Baumwollen-, Hanf- und Flachsindustrie. Musikalische Instrumente. Strohhutfabrikation (Florenz). Maschinenbauanstalten in Genua, Wagenfabriken in Mailand. Gold-, Silber- und Broncewaren in Rom, Mailand, Venedig, Neapel, Genua. Mosaiken, Kameen- und Korallenwaren in Rom, Neapel, Florenz, Livorno, Genua. Kunstindustrie in Marmor und Alabaster (Toscana, Pisa), sowie Thonwaren- und Glasindustrie. Chemische Industrie. — Mailand, Turin, Florenz und Bologna Haupthandelsplätze.

V. Frankreich.

Republik, 528572 □ km, 38 Mill. Einw.

A. Physikalisch.

Meere: Mittelländisches Meer (Golf von Lyon, Atlantischer Ocean (Golf von Biscaya), der Canal (oder La Manche), die Straße von Calais (oder Dover).

Halbinseln: Bretagne und normannische Halbinsel.

Inseln: Corsika.

Gebirge: Pyrenäen, Westalpen, die Cevennen, Cantal- und Forez-Gebirg, Cote d'Or, Plateau de Langres, französischer Jura, Wasgaugebirge und Argonnenwald. Hochland der Bretagne und Normandie.

Flüsse: Rhone (mit Saône, Isère und Durance), Adour, Garonne (mit Tarn, Lot, Dordogne), Loir (mit Allier), Seine (mit Marne, Oise), Somme und Schelde.

B. Politisch.

Departements: 1. Nizza: Nizza. — 2. Savoyen: Chambery. — 3. Provence: Toulon, 72000 Einw., Marseille, 330000 Einw., Avignon. — 4. Dauphinée: Grenoble. — 5. Franche Comtè: Besançon. — 6. Languedoc: Toulouse, 135000 Einw. 7. Lyonnais: Lyon, 350000 Einw., St. Etienne. — 8. Auvergne: Clermont. — 9. Burgund: Dijon. — 10. Gascogne: Bayonne. — 11. Guienne: Bordeaux, 220000 Einw. — 12. Poitou: Poitiers. — 13. Anjou: Touraine, Tours. — 14. Orléannais: Orleans, 55000 Einw. — 15. Bretagne: Nantes, 125000 Einw., Brest. — 16. Normandie: Cherbourg, Rouen, 110000 Einw., Havre, 100000 Einw. — 17. Picardie: Amiens, 70000 Einw. — 18. Artois: Calais. — 19. Flandern: Lille, 165000 Einw. — 20. Isle de France: Paris, Hauptstadt, 2,3 Mill. Einw., Versailles. — 21. Champagne: Rheims, 85000 Einw. — 22. Lorraine: Verdun. — 23. Corsika.

In Frankreich Kohlen- und Eisenbergbau. Textilindustrie wichtig. Wollspinnerei in Normandie, Picardie, Flandern, Languedoc; Tuchfabrikation in Sedan; Modestofffabrikation in Elbeuf; Flanelle in Rheims; Filz in Beauvais; Kleiderstoffe in Paris, Lille, Roubaix, in der Champagne, Normandie und Picardie. Baumwollindustrie bedeutend, Havre ist Hauptbaumwollmarkt. Die Seidenindustrie (Lyon, Marseille) ist die erste der Welt. Spitzenindustrie in Alençon, Bailleul, Lille, Chantilly, Arras und der Auvergne. Stickerei (Lyon); Uhrenindustrie (Besançon). In Paris Bekleidungsgegenstände, Bijouterie, Kurz-, Gold-, Silber- und Portefeuillewaren. Porzellanindustrie (Sèvres); Thon- und Glaswaren. Leder-, Papier-, Chemikalien-, Parfümerien-, Seife-Fabrikation, sowie Rübenzucker und besonders Branntwein. Frank-

reich entwickelt unter allen Staaten der Erde die ausgedehnteste Handelstätigkeit.

VI. Belgien.

Königreich, 29455 □km, 5500000 Einw.

A. Physikalisch.

Meere: Nordsee.
Flüsse: Schelde.

B. Politisch.

Provinzen: 1. Westflandern: Ostende, 20000 Einw., Brügge. — 2. Ostflandern: Gent, 130000 Einw. — 3. Hennegau: Bergen. — 4. Südbrabant: Brüssel, 180000 Einw., Löwen. — 5. Antwerpen: Antwerpen, 170000 Einw., Mecheln, 42000 Einw. — 6. Namur: Namur, 30000 Einw. — 7. Lüttich: Lüttich, 118000 Einw. — 8. Limburg. — 9. Luxemburg.

Steinkohlenbecken bei Charleroi und Lüttich. Eisen-, Blei- und Kupferproduktion. Metallindustrie (Seraing, Charleroi, Lüttich). Glasindustrie (Mons, Namur, Lüttich, Charleroi); Leinenindustrie (Flandern); Wolle (Verviers); Baumwolle in Gent; Spitzen in Brüssel, Courtrai, Mecheln; Strumpfwirkerei in Tournay. Hochentwickelter Handel (Antwerpen).

VII. Niederlande.

Königreich, 32971 □km, 4 Mill. Einw.

A. Physikalisch.

Meere: Nordsee, Zuydersee.
Flüsse: Rhein und Schelde.

B. Politisch.

Provinzen: 1. Zeeland. — 2. Süd-Holland: Rotterdam, 145000 Einw., Haag, 110000 Einw., Leyden, 42000 Einw., Universität. — 3. Nord-Holland: Amsterdam, 310000 Einw.,

Universität, Harlem. — 4. Nord-Brabant. — 5. Utrecht: Utrecht, 70000 Einw., Universität. — 6. Geldern: Nymwegen, 25000 Einw. — 7. Oberyssel. — 8. Drenthe. — 9. Friesland. — 10. Gröningen: Gröningen, 42000 Einw., Universität. — 11. Limburg: Mastricht, 30000 Einw. — 12. Luxemburg: Luxemburg, 17000 Einw.

In den Niederlanden Leinen- und Papierindustrie, Branntweinbrennerei, Zuckerraffinerie, Tabakfabrikation. Viehzucht bedeutend. Handel entwickelt; Zwischenhandel in Steinkohlen, Getreide, Metallen, Erzen, Häuten, Colonialwaren.

VIII. Dänemark.

Königreich, 230560 □km, 1912000 Einw.

A. Physikalisch.

Meere: Nordsee, Skagerak und Kattegat, Sund, großer und kleiner Belt.

B. Politisch.

1. Halbinseln: Jütland: Aalborg, Aarhus, Randers, Odense. — 2. Inseln: Seeland mit Kopenhagen, Hauptstadt, 210000 Einw.; Fünen, Langeland, Laland, Falster, Moen, Bornholm. — 3. Inseln: Island und Far-Öer

Export von Cerealien und Viehprodukten.

IX. Rußland (europäisches).

Kaiserreich, 5418526 □km, 74425000 Einw.

A. Physikalisch.

Meere: Ostsee mit Bottnischem, Finnischem und Rigaischem Meerbusen; Karisches und weißes Meer; das schwarze Meer, Straße von Kertsch, Asow'sches Meer; der Kaspisee.

Inseln: Nowaja-Semlja, Weigatschinseln, Spitzbergen.

Halbinseln: Kola, Kanin, Krim.

Gebirge: Waldai-Plateau, Ural, Kaukasus.

Flüsse: Weichsel (mit dem Bug), Memel, Düna, Newa, Dwina, Mesen, Petschora, Djnester, Djneper, Don, Wolga, Ural.

Seen: Peipussee, Ladoga- und Onega-See.

B. Politisch.

1. Finnland (mit Lappland). Helsingfors, Kriegshafen. — 2. Ostseeprovinzen: a. Ingermannland: St. Petersburg, Hauptstadt, 670 000 Einw., Kronstadt, Kriegshafen. b. Esthland: Reval. c. Liefland: Riga, 105 000 Einw., Dorpat. d. Kurland: Mitau. — 3. Polen: Warschau, 340 000 Einw., Lodz, Kalisch. — 4. Litthauen (mit Wolhynien und Podolien): Wilna. — 5. Großrußland: Moskau, 610 000 Einw., Nischni-Nowgorod, 45 000 Einw. — 6. Kleinrußland: (Ukraine): Kiew, Pultawa, Charkow. — 7. Südrußland (mit Krim): Nicolajew, 85 000 Einw., Odessa, 185 000 Einw., Sebastopol. — 8. Kasan: Kasan, 90 000 Einw., Jekaterinenburg. — 9. Astrachan: Astrachan, 50 000 Einw., Orenburg.

Rußland führt eine bedeutende Menge von Getreide, Hülsenfrüchten und Mehl, sowie von Tieren und tierischen Produkten aus. Bergbauprodukte im Ural, in Polen, bei Moskau. Spiritus, Mehl und Talg, sowie Wollen- und Baumwollenindustrie. Wichtiger als die Industrie ist der Handel (besonders in Rauch- und Pelzwaren, Thee). Große Messen in Nischni-Nowgorod, Irbit, Pultawa, Charkow, Kursk.

II. Abteilung.

Welche Obliegenheiten umfaßt im wesentlichen der dienstliche Wirkungskreis eines Stationsvorstehers?

Die dienstliche Stellung des Stationsvorstehers als Chef einer Eisenbahnstation gebietet ihm eine Reihe von persönlichen Pflichten besonderer Art, auf deren gewissenhafte Erfüllung er mehr als jeder andere Beamte bedacht sein muß. Es ist für ihn unerläßlich, daß er seinen gesamten Untergebenen in genauester Pflichterfüllung mit gutem Beispiele vorangehe, insbesondere eine unablässige, unverdrossene Tätigkeit, eine vorzügliche Wachsamkeit und Umsicht an den Tag lege. Daß er über eine gründliche Kenntnis seines besonderen Dienstzweiges und ein möglichst reiches Maß persönlicher Erfahrung verfügen muß, ist selbstverständliche Bedingung, wenn der Stationsvorsteher auf seine Untergebenen in einer für den Dienst ersprießlichen Weise einwirken soll. Das dienstliche und außerdienstliche Verhalten der letzteren hat er zu überwachen und sich durch eingehende Beobachtung eine zuverlässige Kenntnis ihrer Eigenschaften und Person zu verschaffen. Untergeben sind dem Stationsvorsteher sämtliche im inneren und äußeren Betriebsdienste beschäftigten Beamten und Arbeiter der Station, das Zugpersonal, sowie die Wagenmeister und das Lokomotivpersonal, welche am Orte stationiert sind. Selbständige Güter-, Eilgut-, Gepäck- und Billet-Expeditionen, sowie Stationskassen ꝛc. unterstehen der Einwirkung des Stationsvorstehers jedoch nur insoweit, als der äußere Dienst durch sie berührt wird. In ähnlicher Weise sind die Lokomotivpersonale auf Stationen, auf denen sich ein selbständiger maschinentechnischer Beamter befindet, dem Stationsvorsteher nur hinsichtlich des Fahr- und Rangierdienstes unterstellt. In Notfällen ist der Stationsvorsteher ermächtigt, über sämtliche auf dem Bahnhofe vorhandenen Arbeitskräfte zu verfügen, hat jedoch alsdann ungesäumt dem Betriebsamte Anzeige zu erstatten.

Bezüglich der Bahnhofsarbeiter ist deren Annahme, Entlassung und Bestrafung, sowie die Aufstellung der Lohnrechnungen für dieselben Sache des Stationsvorstehers. Zur Vermehrung der Anzahl der Bahnhofsarbeiter ist die vorgängige Genehmigung des Betriebsamtes erforderlich, abgesehen von Ausnahmefällen (Betriebsstörungen 2c.), in denen Hülfsarbeiter dringend nötig werden. Auf die Entlassung überflüssiger Arbeiter hat der Stationsvorsteher rechtzeitig Bedacht zu nehmen. Der Stationsvorsteher darf nicht nur während der Dienstzeit den Bahnhofsbezirk nicht verlassen, sondern hat auch bei Entfernung vom Bahnhofe stets zu hinterlassen, wo er zu finden ist.

Die Eigenartigkeit des Betriebsdienstes macht es notwendig, daß der Stationsvorsteher für ausreichende und genaue Unterweisung jedes einzelnen Beamten und Arbeiters Sorge trägt. Nicht nur sich selbst hat er in steter Kenntnis der dienstlichen Instruktionen und Verfügungen zu erhalten, welche ihn und seine Untergebenen betreffen, sondern auch bei diesen muß er die Aneignung der richtigen Kenntnis und des Verständnisses herbeiführen. Er bleibt dafür verantwortlich, daß jeder Beamte oder Arbeiter vor Heranziehung zu einer Dienstverrichtung vollständig unterrichtet bezw. mit den betreffenden Dienstinstruktionen versehen wird. Von neu ergehenden dienstlichen Anordnungen ist den nachgeordneten Beamten stets Kenntnis zu geben, und daß dies geschehen, durch Unterschrift von denselben anerkennen zu lassen.

Was den inneren Stationsbüreaudienst betrifft, so hat der Stationsvorsteher insbesondere auf die ordnungsmäßige Führung des Korrespondenzjournales, auf die pünktliche und sachgemäße Erledigung der Korrespondenz, auf die pünktliche Fertigstellung, namentlich der vorgeschriebenen Terminal-Eingaben, welche der aufzustellende Terminkalender anzeigt, sowie auf die vorschriftsmäßige Handhabung des Registraturwesens Sorgfalt zu verwenden. Er hat ein Tagebuch zu führen, in welches besondere Vorkommnisse auf dem Bahnhofe, sowie die von Vor-

gesetzten etwa mündlich erteilten Anordnungen nebst dem Vermerk über deren Erledigung zum Eintrag gelangen. Das Beschwerdebuch ist auf Verlangen Jedermann vorzulegen, ohne vorher Fragen über den Grund der Beschwerde zu stellen; von der eingetragenen Beschwerde ist alsbald dem Betriebsamte eine Abschrift einzureichen und die hierauf ergangene Entscheidung in das Beschwerdebuch einzutragen. Durch Mißverständnisse und Irrtümer veranlaßte Beschwerden soll jedoch der Stationsvorsteher tunlichst im Wege persönlicher Verständigung durch Belehrung und Aufklärnng erledigen. Liegt eine Verschuldung eines Eisenbahnbediensteten hierbei vor, so hat er dessen Bestrafung selbst oder durch Anzeige herbeizuführen; andererseits soll er jedoch auch das Dienstpersonal ungerechten und unbilligen Zumutungen des Publikums gegenüber mit Bestimmtheit und Ruhe vertreten. — Die verbotene Annahme von Trinkgeldern seitens der Bediensteten hat der Stationsvorsteher zu überwachen und Zuwiderhandelnde zur Anzeige zu bringen.

Die dem Stationsvorsteher im Weiteren obliegende Verwaltung des Bahnhofes umfaßt die Beaufsichtigung der Bahnanlagen, die Materialien- und Inventarien-Verwaltung, die Bewachung des Bahnhofes, Reinhaltung, Beleuchtung, Heizung 2c. Der Bahnhof ist mit allen darauf befindlichen Gebäuden (Stationsgebäude, Güterschuppen, Wagen- und Lokomotivremisen, Wasserstationsanlagen), den Gleisen, Ladestellen (Viehrampen, Lade- und Kohlenbühnen), Drehscheiben, Schiebebühnen, Centesimalwagen, Hebevorrichtungen, sowie Transportmitteln, Vorräten und Inventarstücken, von dem Stationsvorsteher zu beaufsichtigen. Für die Beseitigung von Mängeln und Beschädigungen an den gedachten Anlagen muß er durch Benachrichtigung des zuständigen Beamten (Bahnmeister) Sorge tragen, auch kann er Vorschläge zur Beseitigung und Verhütung von Beschädigungen machen, kleine Reparaturen bei Gefahr im Verzuge aber selbst unter Mitteilung an den zuständigen Beamten ausführen lassen.

Sofern nicht ein besonderer Beamter dazu bestellt ist, liegt

dem Stationsvorsteher die Sorge dafür ob, daß die auf dem Bahnhofe vorhandenen Materialien und Inventarien in den dazu bestimmten Räumen bezw. auf den Lagerplätzen zweckmäßig und sicher aufbewahrt, sparsam verwendet und vorschriftsmäßig gebucht werden.

Auf die Erhaltung der Ordnung und Reinlichkeit in den Bahnhofsanlagen muß der Stationsvorsteher ein aufmerksames Auge haben, da sich besonders aus diesem Umstande auf den ersten Blick ein zumeist richtiges Urteil über die Verwaltung des Bahnhofes überhaupt bilden läßt. Die Personen, welchen das Reinigen der Vorplätze, An- und Abfahrten, der Perrons, Trinkbrunnen, Retiraden 2c. übertragen ist, hat er in ihrer Tätigkeit zu controlieren. Die Beleuchtung der Anlagen sowie der Dienstlokale und Warteräume und die Heizung der letzteren, endlich die Ordnung in den Restaurationen muß den besonderen Vorschriften entsprechend ausgeführt werden, und muß sich der Stationsvorsteher durch häufige Revisionen allenthalben hiervon Überzeugung verschaffen.

Über die gehörige nächtliche Bewachung des Bahnhofes hat sich der Stationsvorsteher durch Controlierung der Nachtwächter zu vergewissern. Dasselbe gilt von der Beobachtung der zur Abwendung von Feuersgefahr erlassenen Vorschriften. In den Dienstgebäuden sind alle dahin zielenden Vorsichtsmaßregeln zu beobachten, namentlich darf auch Tabakrauchen an Orten, wo dies verboten, nicht geduldet werden. Glühende Rückstände von Lokomotiven 2c. sollen nur an den bestimmten Stellen abgelagert und abgelöscht werden.

Die Feuerlöschgeräte der Station müssen in dem hierzu bestimmten Raum so aufbewahrt werden, daß sie erforderlichen Falles ohne Zeitverlust in Benutzung genommen werden können. In bestimmten Zeitabschnitten hat der Stationsvorsteher eine Prüfung der Löschgeräte vorzunehmen, um sich von dem guten Zustande derselben zu überzeugen. — Bei dem Ausbruche eines Feuers liegt dem Stationsvorsteher die Leitung der Löscharbeiten zunächst ob, worin er von dem Bahnmeister und Werkmeister nötigenfalls zu unterstützen

ist. — Die Schlüssel zum Aufbewahrungsorte der Löschgeräte, sowie zu den Dienstlokalen, müssen an einer bestimmten Stelle deutlich bezeichnet aufgehängt werden, um nötigenfalls ohne Schwierigkeit in jene Räume gelangen zu können.

Bei Ausführung des Betriebsdienstes, welche die wichtigste Verrichtung des Stationsvorstehers bildet, sind von ihm die Bestimmungen des Betriebs- und Bahnpolizei-Reglements, der Signalordnung und der übrigen, besonders erlassenen Verfügungen und Instruktionen zu beobachten. Zu dem gesamten Stationsdienste innerhalb des Bahnhofes gehört: die Sorge für den ordnungsmäßigen Zustand und die Bewachung des Bahnhofes in allen seinen Teilen, die Überwachung der Weichen- und Barrièrenbedienung, der Signalapparate und Betriebsmittel, die der Revision, der Reinigung, Beleuchtung und Heizung der Wagen, ferner die Leitung des Rangierdienstes, der Revision und Zusammensetzung der Züge, deren Abfertigung, Abmeldung und Signalisierung, die Ablassung von Sonderzügen sowie die Gestellung von Zug-, Vorspann-, Rangier- und Hülfslokomotiven, schließlich die Verlegung von Kreuzungen und Überholungen. Bei allen diesen Dienstverrichtungen hat der Stationsvorsteher die einschlägigen Bestimmungen mit der größten Gewissenhaftigkeit in Anwendung zu bringen und eine vorzügliche Umsicht und Aufmerksamkeit jederzeit an den Tag zu legen, da nur hierdurch die erforderliche Sicherheit des Betriebes erreicht werden kann.

Über den Telegraphendienst führt der Stationsvorsteher die Aufsicht, und ist er dafür verantwortlich, daß derselbe nach Maßgabe der bestehenden Bestimmungen sorgfältig wahrgenommen wird.

Die Vorsteher von Stationen, auf welchen sich selbständige Güterexpeditionen befinden, haben in Betreff des Expeditionsdienstes darüber zu wachen, daß die Verladung von Gütern auf offene Wagen in Bezug auf Breite und Höhe sowie sichere Lagerung Ladung vorschriftsmäßig erfolgt, daß die Regendecken offener

Wagen zweckentsprechend angebracht, und die Güter gegen Feuersgefahr und Nässe geschützt sind, daß bei Versendung feuergefährlicher Gegenstände die diesbezüglichen Bestimmungen beobachtet werden, daß endlich die Plombierung der Wagen und die Beigabe der Begleitpapiere ordnungsmäßig stattfindet.

Bei allen Vorkommnissen, bei denen außergewöhnliche Anordnungen zu treffen sind, insbesondere bei Unfällen und Betriebsstörungen, muß der Stationsvorsteher persönlich die Leitung des Stationsdienstes übernehmen und dem Betriebsamte die vorgeschriebenen Anzeigen erstatten.

Mit den auf der Station, in den Wagen oder auf der Bahn gefundenen Sachen ist nach der hierüber bestehenden Instruktion zu verfahren.

Der Stationsvorsteher versieht schließlich die Funktionen eines Bahnpolizeibeamten und hat als solcher namentlich die Aufrechterhaltung der Ruhe, der Ordnung und des Anstandes auf dem Bahnhofe und den Vorplätzen, wozu das ordnungsmäßige An- und Abfahren und die Aufstellung der Droschken, wie die der Dienstmänner 2c. gehört, zu überwachen. Im Übrigen sind für ihn die Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements hierbei maßgebend. Er ist berechtigt, die Mitwirkung der Königlichen und Kommunal-Polizeibeamten erforderlichen Falles in Anspruch zu nehmen, jedoch auch verpflichtet, dem Ansuchen der Polizei, soweit es mit dem dienstlichen Interesse vereinbar, Folge zu geben.

Welche sind die bei Eisenbahn-Unfällen und dadurch hervorgerufenen Betriebsstörungen seitens des betriebsleitenden Beamten zu ergreifenden hauptsächlichsten Maßnahmen?

Unter einem Eisenbahn-Unfalle hat man einen Unfall zu verstehen, welcher bei der Ausführung des Betriebes eintritt und gewöhnlich durch die mechanische Bewegung der Betriebsmittel verursacht wird. Hat ein derartiges Vorkommnis zur Folge, daß der Betriebsdienst nicht mehr regelrecht und insbesondere die Beförde-

rung der Züge ꝛc. nicht mehr genau nach Maßgabe des vorgeschriebenen Fahrplanes und der Fahrordnung ausgeführt werden kann, so spricht man von einer Betriebsstörung. Betriebsstörung und Unfall stehen alsdann in ursächlichem Zusammenhange. Gleichwie jedoch eine Betriebsstörung auch durch die mannigfaltigsten anderen Ursachen, wie z. B. Elementarereignisse, bedingt sein kann, so haben keineswegs alle Unfälle Störungen des Betriebes im Gefolge. Von einem stets gleichzeitigen Vorkommen beider kann mithin nicht die Rede sein.

Als die am häufigsten vorkommenden Unfälle sind Entgleisungen, Zusammenstöße, Zugtrennungen und Laufunfähigkeit der Betriebsmittel zu betrachten. Die Ursachen, welche diesen Vorfällen zu Grunde liegen, sind in der Regel: Mängel der Stabilität des Gefüges der Gleise, Brüche von Achsen, Bandagen oder sonstigen Lokomotiv- und Wagenteilen, unrichtige Weichenstellung, falsche Signalisierung und Nichtbeachtung der Signale, zu schnelles Fahren, insbesondere bei Einfahrt in die Bahnhöfe, Fahrthindernisse auf den Gleisen, namentlich auf Bahnübergängen, Elementarereignisse (Dammrutschungen, Schneeverwehungen ꝛc.) und endlich Unregelmäßigkeiten im planmäßigen Betriebe.

Je nachdem ein Unfall auf dem Bahnhofe selbst oder auf freier Strecke, auf eingleisiger oder zweigleisiger Strecke, bei einzelnen Lokomotiven, Personen- oder Güterzügen eintritt, gestalten sich die von dem betriebsleitenden Beamten zu ergreifenden Maßregeln verschieden.

Bei dem Entgleisen oder Liegenbleiben einer Maschine in Folge eines Defektes auf dem Bahnhofe oder auf freier Strecke ist in erster Linie auf Räumung und Wiederfreimachung der Gleise behufs baldmöglichster Aufnahme des regelrechten Betriebes Bedacht zu nehmen. Auf freier Strecke sind zur Verhütung weiterer Unfälle in einer Entfernung von etwa 1000—1200 Meter zu beiden Seiten der haltenden Lokomotive Haltesignale (auch Knallsignale) und mög-

uch Wachtposten aufzustellen, um sich etwa nähernden Maschinen

oder Zügen Achtungssignale zu geben. Zu gleichem Zwecke ist das Wärterpersonal tunlichst in Kenntnis zu setzen. Nach ausführlicher telegraphischer Mitteilung an den zuständigen Betriebswerkmeister (Maschinen-Inspektor) und Bahnmeister haben diese das Erforderliche wegen Fahrbarmachung der Strecke zu veranlassen. Eine Lokomotive, welche entgleist war, darf nur dann von einer Station wegfahren, wenn sie zuvor von einem technischen Beamten untersucht worden.

Wird ein Zug auf freier Strecke von einem Unfalle betroffen, und ist die Lokomotive mit einem Teile des Zuges noch lauffähig, so kann dieselbe die Fahrt bis zur nächsten Station fortsetzen, um dort Meldung zu machen. In jedem Falle ist der haltende Zug oder Zugteil in der bereits angegebenen Weise nach beiden Richtungen zu sichern. Ist der gesamte Zug laufunfähig, so ist die nächste Station mittels Laufzettels durch das Wärterpersonal oder durch Einschalten des tragbaren Telegraphenapparates zu benachrichtigen und eine Hülfsmaschine, ein Hülfszug oder der Rettungswagen zu verlangen. Die Station hat hiernach die angrenzenden Stationen wegen Anhaltens der Züge 2c. zu verständigen und von der nächsten Reservestation die nötigen Maschinen, Wagen 2c. telegraphisch zu verlangen. Dasselbe gilt von den erforderlichen Arbeitskräften, über welche Betriebswerkmeister und Bahnmeister verfügen. Der diensthabende Stationsbeamte oder ein Vertreter desselben begleitet die Hülfslokomotive bis zur Unfallstelle, um dort die ersten Anordnungen persönlich zu treffen.

Sind Personen bei einem Unfalle verletzt, so ist schleunigst ärztliche Hülfe herbeizurufen und der Rettungskasten zur Stelle zu schaffen. Zu diesem Zwecke hat die eventuell noch lauffähige Maschine zur nächsten Station zu fahren. — Bei dem Umsteigen der Passagiere in einen Hülfszug hat das gesamte Dienst- und Arbeiterpersonal bei Umladung des Gepäckes, Eilgutes 2c. Hülfe zu leisten und die Ablassung des Hülfszuges tunlichst bald zu erfolgen. Für die Sicherung und Unterbringung der Güter, welche bei einem Unfalle beschädigt sind, oder deren sofortige Weiterbeförderung nicht

zu ermöglichen ist, hat der Vorsteher der zuständigen Güterexpedition Sorge zu tragen, welchem die zugehörigen Begleitpapiere vom Packmeister abzutreten sind, und der über das Weitere zu berichten hat. — Ist auf zweigleisiger Strecke das zweite Gleis ebenfalls versperrt oder beschädigt, oder muß dasselbe bei den vorzunehmenden Arbeiten unbedingt betreten werden, so ist es ebenwohl in der obigen Weise nach beiden Richtungen zu sichern. Im übrigen ist darauf Bedacht zu nehmen, daß der Betrieb wenigstens auf dem einen Gleise baldigst wieder aufgenommen werden kann, und namentlich Schnell- und Personenzüge nach beiden Richtungen Weiterbeförderung finden können.

Der erschienene Stationsbeamte hat ungesäumt alle Umstände genau festzustellen und zu notieren, welche zur Beurteilung des Sachverhaltes dienen, wie Zeitpunkt des Unfalles, die genaue Stelle desselben und den Befund bei seiner Ankunft.

Von vorzugsweiser Bedeutung ist die möglichst schnelle Wiederaufnahme des Betriebes, zu deren Herbeiführung der Stationsbeamte die nötige Umsicht in Anwendung bringen muß. Wie bereits bemerkt, ist auf zweigleisiger Strecke für schleunige Freimachung wenigstens des einen Gleises Sorge zu tragen und letzteres alsdann in beiden Fahrtrichtungen zu benutzen. Hinsichtlich der Ablassung und Aufeinanderfolge der Züge ist deren Rang maßgebend; Güterzüge können die geringste Berücksichtigung finden. Durch rechtzeitige Benachrichtigung der Vorstationen ist einer Überfüllung der Bahnhöfe vorzubeugen. Wegen Weiter- oder Umleitung des Verkehrs bei längerer Dauer der Unfahrbarkeit einer Bahnstrecke trifft in jedem einzelnen Falle die vorgesetzte Dienststelle die erforderlichen näheren Anordnungen.

Die größte Aufmerksamkeit erheischt die notwendig werdende Aufstellung eines anderweitigen Fahrplanes für einzelne Züge. Der Stationsbeamte macht hierbei am zweckmäßigsten von dem graphischen Fahrplane Gebrauch, welcher den Cours der einzelnen Züge am deutlichsten erkennen läßt. Indem er zu den darin durch Linien angedeuteten und in ihrem planmäßigen Laufe gestörten Zügen unter

Berücksichtigung des vorliegenden Zeitunterschiedes Parallelen zieht, erhält er sofort ein anschauliches und zuverlässiges Bild namentlich von den veränderten Kreuzungen und Überholungen, wonach ihm eine sichere Verständigung insbesondere mit den Nachbarstationen wie überhaupt mit allen berührten Stationen möglich wird. Bei Verlegung der Kreuzungen und Überholungen ist das vorgeschriebene Verfahren, namentlich insoweit es die telegraphische Verständigung der beteiligten Stationen betrifft, genau zu beobachten und das Personal der betreffenden Züge ausreichend zu belehren.

Bei dem Eintritte einer Zugtrennung ist mit der Lokomotive bezw. dem vorderen Zugteile weiter zu fahren, bis der hintere Teil durch Bremsen zum Stillstande gebracht ist. Wagen, welche durch irgend eine Ursache in unbeabsichtigte Bewegung gesetzt von einer Station weglaufen, sind bei Ankunft auf der nächsten Station, welche telegraphisch zu benachrichten ist, in ein unbesetztes totes Gleis laufen zu lassen.

Begegnen sich in Folge eines Versehens zwei Züge auf demselben Gleise, so haben die Führer beider Züge alles aufzubieten, dieselben zum Halten und in eine rückgängige Bewegung zu bringen. Der den Vorrang habende Zug ist alsdann auf die zweckmäßigste Weise zuerst zur Weiterbeförderung zu bringen, sei es, daß der andere zu seiner Ausgangsstation zurückfährt, oder beide zu der des ersteren Zuges fahren. Stets sind die zu treffenden Maßregeln von der Erwägung abhängig zu machen, auf welche Weise die geringste Zeitversäumnis entsteht.

Ist zwischen zwei Zügen der vorgeschriebene Stationszwischenraum nicht gewahrt, so darf der folgende Zug sich dem ersten bis auf höchstens 2000 m nähern und muß so langsam fahren, daß er alsbald zum Halten gebracht werden kann.

Wenn auf der Fahrt ein Wagen in Brand gerät, so ist sofort zu halten, der Wagen abzukuppeln, der hintere Zugteil vorsichtig abzustoßen und in genügender Entfernung durch Bremsen wieder zu stellen, der vordere Zugteil eine angemessene Strecke vor-

zuziehen, und sind sodann Löschversuche einzuleiten. Personenwagen sind selbstverständlich sofort zu räumen, aus beladenen Güterwagen aber die Güter nach Möglichkeit zu retten. Bleibt der Wagen laufsfähig, so kann der Zug wieder verbunden und vorsichtig bis zur nächsten Station gebracht werden.

Besondere Sorgfalt hat der Stationsvorsteher auf die über alle außergewöhnlichen Betriebsereignisse zu erstattenden Meldungen zu verwenden. Alsbald nach Eintritt eines derartigen Vorkommnisses ist dasselbe dem zuständigen Betriebsamte durch telegraphische Anzeige zur Kenntnis zu bringen, welcher in der Regel noch am Tage des Ereignisses ein ausführlicherer schriftlicher Bericht zu folgen hat. In letzterem sollen die gesamten näheren Umstände, die festgestellten oder mutmaßlichen Ursachen des Vorkommnisses, die zur Beseitigung der etwaigen Betriebsstörung getroffenen Maßregeln, sowie der wirkliche oder voraussichtliche Zeitpunkt der Wiederherstellung des ordnungsmäßigen Betriebes angegeben sein. Der Eintritt dieses Zeitpunktes ist nötigenfalls nachträglich zu melden. Der Stationsvorsteher der nächstgelegenen Station hat ferner, wenn nicht etwa ein an Ort und Stelle anwesender höherer Betriebsbeamter die Meldung schon bewirkt hat, an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten diejenigen Unfälle und außergewöhnlichen Betriebsereignisse sofort nach Eintritt zu melden, welche ihrer Natur nach oder zufolge der damit verknüpften besonderen Umstände geeignet sind, öffentliches Aufsehen zu erregen. Dahin gehören:

a. Die einem Zuge zustoßenden Unfälle, bei denen eine Tötung oder Verletzung von Personen, oder eine erhebliche Beschädigung von Fahrzeugen stattgefunden hat. Zu diesen Unfällen ist auch das Überfahren von Fuhrwerken auf Wegeübergängen zu rechnen, wogegen die Tötung oder Verletzung einzelner Personen beim Besteigen oder Verlassen der Fahrzeuge oder bei unzeitigem Aufenthalt auf dem Bahnplanum, sowie die Verunglückung von Beamten oder Arbeitern im Bahnhofs-

dienste nicht hierher gehört, es sei denn, daß dabei ganz ungewöhnliche Aufsehen erregende Umstände vorliegen, welche eine sofortige Meldung angezeigt erscheinen lassen.

b. Alle Unfälle, welche bei Reisen fürstlicher Personen dem von denselben benutzten Zuge etwa zustoßen sollten, auch wenn sie nur leichterer Natur und nicht von schlimmen Folgen begleitet sind.

c. Betriebsstörungen, durch welche ein Hauptgleis für den fahrplanmäßigen Gang der Züge voraussichtlich länger als zwölf Stunden unfahrbar gemacht wird, sei es, daß die Störung die Folge von Betriebsstörungen oder durch ungewöhnliche Naturereignisse (Schneeverwehungen, Erdrutschungen, Überschwemmungen, Zerstörung der Gleise 2c.) veranlaßt ist.

d. Bedeutendere Feuersbrünste, durch welche der Bahnverwaltung gehörige Gebäude oder Materialien zerstört sind, Explosionen von Lokomotivkesseln u. dergl.

Die telegraphische Meldung dieser Vorkommnisse ist direkt an den Herrn Minister und gleichlautend an das Reichs-Eisenbahn-Amt zu richten. Daß die Meldung geschehen, hat der Stationsvorsteher in der Anzeige an das vorgesetzte Betriebsamt anzugeben.

Neben gedachten Meldungen ist seitens des Stationsvorstehers dem Staatsanwalte, sowie der betreffenden Kreis- und Orts-Polizeibehörde von allen Unfällen, bei denen Menschen getötet oder verletzt sind, oder bei denen die im Strafgesetzbuch (§ 315 und 316) bedrohte Ingefahrsetzung eines Eisenbahntransportes durch Verschulden einer Person in Frage kommt, Anzeige zu machen. (S. Eisenb.-V.-Bl. de 1880, S. 325 ff.)

Welche sind die dem Güterexpedienten innerhalb seines dienstlichen Wirkungskreises obliegenden besonderen Pflichten?

Der Güterexpedient bildet in seiner amtlichen Stellung das Vermittelungsglied zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem die Eisenbahn zu Transportzwecken benutzenden Publikum. Es sind ihm hiernach im allgemeinen nach zwei Richtungen gewisse Pflichten geboten, einerseits der Verwaltung gegenüber, als deren Organ er fungiert, andererseits dem verkehrtreibenden Publikum gegenüber.

Von der Verwaltung sind ihm insbesondere an dienstlichen Verrichtungen übertragen: die Handhabung des Expeditionsdienstes bezüglich aller abgehenden und ankommenden Frachtgüter sowie der güterexpeditionsseitig zu behandelnden Leichen, Fahrzeuge, lebenden Tiere und deren Begleiter, die Verwaltung oder Beaufsichtigung der Kassenführung, die Überwachung der Dienstführung der Hülfsbeamten und Arbeiter.

Zur erschöpfenden Wahrnehmung der erstgedachten Obliegenheiten ist dem Expedienten eine Anzahl von Hülfsbeamten überwiesen, unter welche er die Expeditionsgeschäfte nach einem dem wechselnden Bedürfnisse angepaßten Diensteinteilungsplane zu verteilen hat. Er hat alsdann nicht nur die ordnungsmäßige und gewissenhafte Erledigung der Geschäfte seitens jedes Beamten, sondern auch das erforderliche Zusammenwirken aller zu überwachen, damit namentlich Unzuträglichkeiten zwischen dem inneren und äußeren Abfertigungsdienste ausgeschlossen bleiben. Er muß sich vergewissern, daß jeder Beamte mit der Behandlungsweise seiner Dienstgeschäfte vertraut ist und hinreichende Kenntnis sowie richtiges Verständnis aller bestehenden einschlägigen Bestimmungen ꝛc. besitzt. Daneben muß dem Güterexpedienten daran gelegen sein, die Achtung und das Vertrauen seiner Beamten durch ein entsprechendes Auftreten und eine angemessene Behandlung Dieser zu gewinnen, für welche sich allerdings keine bestimmten Regeln aufstellen lassen, weil auch die individuellen Verschiedenheiten der Einzelnen immerhin in Berücksichtigung gezogen werden müssen. Wie er hinsichtlich der Be-

amten, welche ihm zwecks dienstlicher Ausbildung überwiesen werden, Sorge zu tragen hat, daß dieselben sich eine umfassende Geschäftskenntnis, ein eingehendes Verständnis und eine allseitige Brauchbarkeit aneignen, so muß er auch zur Erreichung dieser Zwecke in den betreffenden Beamten Lust und Liebe zu ihrem Berufe zu wecken verstehen. Von dem harmonischen Verhältnisse zwischen dem Vorgesetzten und den Untergebenen hängt zum großen Teile die sorgfältige Führung der Geschäfte ihrem gesamten Umfange nach ab.

Daß dem Güterexpedienten selbst die ausgedehnteste Geschäftskenntnis, die größte Gewandtheit eigen sein muß, liegt nach dem Vorhergehenden außer allem Zweifel.

Zur Bewerkstelligung der Annahme und Ausgabe, sowie Ver- und Entladung der Güter muß dem Güterexpedienten stets rechtzeitig die genügende Anzahl von Arbeitern zur Verfügung stehen, welche jedoch nie das notwendige Maß überschreiten darf. Das Verhalten dieser Arbeiter dem Publikum gegenüber, insbesondere die verbotene Annahme oder Forderung von Trinkgeldern muß der Güterexpedient überwachen. Auch dürfen die Arbeiter ohne seine vorgängige Erlaubnis dem Publikum bei Ver- und Entladung der Güter keine Dienste leisten, auch nicht während ihrer Freistunden.

Die Inventarien und Werkzeuge zum dienstlichen Gebrauche müssen immer vollzählig vorhanden sein und mit Schonung behandelt werden. Unbrauchbare sind entweder auszubessern oder abzuführen, nötig werdende rechtzeitig zu beschaffen oder zu bestellen.

Reglements, Instruktionen und Tarife müssen geordnet aufbewahrt und fortwährend auf Grund der erscheinenden, abändernden oder ergänzenden Nachträge berichtigt werden, wobei auf den Nachtrag oder die Verfügung Bezug zu nehmen ist. Die Einrichtung, auch der Registratur, muß eine derart übersichtliche und klare sein, daß sich jeder Berufene ohne Schwierigkeit alsbald zurechtzufinden vermag. Die Anlegung der Registratur, die Bezeichnung der verschiedenen Akten 2c. geschieht nach einem besonderen Aktenverzeichnis. Gleiche Aufmerksamkeit ist dem Korrespon-

denzwesen zuzuwenden. Jedes eingehende Schriftstück wird mit dem Eingangs-Datum versehen, in das Korrespondenzjournal mit kurzer Inhaltsangabe eingetragen und die laufende Nummer darauf vermerkt. Verfügungen, Abschriften von durchgelaufenen Rundschreiben und alle anderen Schriftstücke, welche bei der Expedition endgültig verbleiben, werden demnächst zu den Akten genommen unter Angabe der Nummer der betreffenden Akten im Korrespondenzjournale. Mit Beantwortung wieder ausgehende Schriftstücke werden zuvor im Journale ausgetragen und ohne Ausnahme durch den Güterexpedienten selbst wenigstens durchgesehen und unterzeichnet. Bevor Verfügungen von höherer Stelle zu den Akten gelangen, sind sie den nachgeordneten Beamten zur Einsicht mitzuteilen, welche diese durch Unterschrift zu bescheinigen haben. Im Übrigen hat der Güterexpedient auf pünktliche und sachgemäße Erledigung des Schriftwechsels zu halten. Berichte an vorgesetzte Dienststellen müssen namentlich gründlich, erschöpfend und klar sein und dürfen nicht etwa der Wahrheit zuwiderlaufende Angaben enthalten. Auf solche Schreiben von Verkehrsinteressenten und Dienststellen, deren Beantwortung vorherige Erhebungen voraussetzt und deshalb voraussichtlich in den nächsten 14 Tagen noch nicht erfolgen kann, werden Vorbescheide erteilt, welche den Empfang des Schreibens und die Veranlassung des Weiteren anzeigen. Wenn auf Verfügungen vorgesetzter Stellen ein Rückgabe-Termin vermerkt ist, muß dieser eingehalten werden, wie dies auch hinsichtlich der regelmäßigen, allgemein angeordneten Terminal-Eingaben der Fall ist. Der Güterexpedient hat sich zu diesem Zwecke einen Termin-Kalender anzulegen, welcher die auf die einzelnen Tage fälligen Berichte, Eingaben, Anwortschreiben 2c. nachweist.

Die Obsorge für die Sicherheit der Kasse und der auf dem Güterboden lagernden Transportstücke bildet eine weitere bedeutsame Pflicht für den Güterexpedienten, auf deren sorgfältige Wahrnehmung er umsomehr Gewicht legen muß, als alle Diebstähle sowie Beschädigungen von Gütern in erster Linie ihm zur Last

fallen, sofern erstere nicht mittels Einbruchs ausgeführt sind, oder wenn die notwendigen Vorsichtsmaßregeln nicht getroffen, oder aber Mängel an den Sicherheits- und Verschluß-Einrichtungen vom Expedienten nicht rechtzeitig zur Abhülfe angezeigt wurden. Es liegt deshalb wesentlich im Interesse des Letzteren, über alle Einrichtungen und Maßnahmen, welche ihm in dieser Beziehung rätlich und wünschenswert erscheinen, ungesäumt Bericht zu erstatten und die Ausführung zu veranlassen.

Was die eigentliche Kassenverwaltung betrifft, so muß sich der Güterexpedient insbesondere mit den allgemeinen Bestimmungen für alle Kassenbeamten bekannt machen. Danach dürfen die Dienstgelder selbstredend nur zu dienstlichen Zwecken verwandt werden, namentlich ist die Betreibung von Wechsel- und Börsengeschäften damit strengstens untersagt. In den zum Dienstgebrauche überwiesenen Geldschränken 2c. dürfen sich stets nur dienstliche Gelder in Aufbewahrung befinden. — Falsche oder außer Umlauf gesetzte Münzen oder Papiere muß der Expedient stets selbst ersetzen und im Geldverkehre mit dem Publikum deshalb Vorsicht gebrauchen. Derartiges Geld ist bei etwaiger Einzahlung anzuhalten und sofort mit kurzer Anzeige, welche Zeit und Ort der versuchten Einzahlung, Namen, Stand, Wohnort des Einzahlenden und dessen Angabe, von wem er das Geld erhalten, enthält, der Ortspolizeibehörde einzusenden. Finden sich im Kassenbestande nachträglich falsche Münzen 2c., deren Einzahler nicht mehr festzustellen, so sind sie der Hauptkasse einzusenden. Kassenanweisungen, deren Nummer und Unterschrift unkenntlich oder abgerissen ist, dürfen nicht in Zahlung angenommen werden, im übrigen aber preußisches Geld und fremde Geldsorten nach dem höheren Orts angegebenen Kurse. — Beim Eingange von Geld aus der Hauptkasse und anderen Kassen muß sich der Expedient unverzüglich von der Unverletztheit der Siegel und der Richtigkeit des auf den Rollen und Beuteln angegebenen Gewichtes überzeugen. Stellen sich Differenzen hierbei heraus, so ist entweder das Geld uneröffnet wieder zurückzureichen oder in Gegenwart eines

Zeugen zu öffnen. Werden alsdann Differenzen im Betrage, ungültige, falsche, zu leichte Münzen 2c. entdeckt, so ist hierüber eine protokollarische Verhandlung aufzunehmen, vom Zeugen mit zu unterzeichnen und nebst Umhüllungen 2c. mit dem Ersuchen um Ersatz der übersendenden Kasse zuzustellen.

Werden auf fällige Zahlungen oder auch auf aufgegebene Frachtgüter 2c. gerichtliche Beschlagnahmungen gelegt, so ist dies dem Betriebsamte unter Vorlage des gerichtlichen Antrages anzuzeigen.

Auf die Rettung der Kasse, Bücher, Papiere sowie der Frachtgüter muß bei dem Ausbruche einer Feuersbrunst hauptsächlich Bedacht genommen werden. Derartige Vorkommnisse sowie Diebstähle sind außer dem Stationsvorsteher dem Betriebsamte ungesäumt zu melden, zur weiteren Verfolgung eventuell auch der Ortspolizeibehörde.

Über die Vermögensverhältnisse der Kreditinhaber muß der Expedient stets unterrichtet sein, um in etwaigen Fällen Schaden von der Verwaltung rechtzeitig abwenden zu können.

Im Weiteren muß der Güterexpedient, als Organ einer commerciellen Erwerbsanstalt, die Interessen seiner Verwaltung in allen das Verkehrswesen im allgemeinen berührenden Fragen und Verhältnissen wahrnehmen. Vorzugsweise hat er sich zu diesem Behufe mit den Verhältnissen und Bedürfnissen seiner Station und deren Verkehrsgebiet eingehend vertraut zu machen und für die Hebung des Eisenbahnverkehrs nach allen Richtungen zu wirken. Um zu Letzterem besser in den Stand gesetzt zu sein, muß er namentlich auf die Bestrebungen der Concurrenten seiner Verwaltung ein wachsames Auge haben, als welche nicht allein andere Eisenbahnen, sondern auch das Straßenfuhrwesen und auf Stationen an schiffbaren Flüssen oder Canälen die Schiffahrt anzusehen sind. Über den Gang des Fuhrwesens und der Schiffahrt, wie über die beförderten Frachten muß der Güterexpedient umfassende und zuverlässige Erkundigungen einziehen und Beob-

achtungen anstellen. Wenn er für den eigenen Verkehr gewisse Bestimmungen, Einrichtungen, Tarifänderungen als zweckmäßig erachtet, so hat er dieserhalb höheren Ortes begründete Anträge zu stellen.

Zur Wahrung des Interesses seiner Verwaltung trägt es erheblich bei, wenn der Güterexpedient sich mit den bedeutenderen Verkehrsinteressenten seiner Station öfters in persönliches Einvernehmen setzt, sich über deren Ansichten und Wünsche Kenntnis zu verschaffen sucht und namentlich auch begründete Beschwerden derselben entgegennimmt, um unmittelbar selbst oder durch die vorgesetzte Dienststelle geeignete Abhülfe eintreten zu lassen. Dem Publikum überhaupt muß der Güterexpedient in allen Fällen ein bereitwilliges Entgegenkommen erzeigen. Jegliche gewünschte Auskunft über Verkehrsverhältnisse, reglementarische und tarifarische Bestimmungen ꝛc. hat der Expedient nach Möglichkeit zu erteilen, nötigenfalls aber vorher sich selbst höheren Ortes bescheiden zu lassen. Wie er überhaupt auf richtige Auffassung der Reglements und Tarife seitens der Transportinteressenten hinwirken soll, muß er alle aus dem Güterverkehr hervorgehenden Entschädigungsforderungen entgegennehmen und weiterreichen, dabei aber die Zurücknahme unbegründeter dadurch anstreben, daß er mittels persönlicher Verständigung die Belehrung der Ersatzfordernden hinsichtlich der einschlägigen Bestimmungen und Verhältnisse sich angelegen sein läßt. Es ergiebt sich hieraus, daß der Güterexpedient über gründliche und ausgedehnte Kenntnisse, über ein bedeutendes Maß von Gewandtheit im Geschäfte wie im Verkehre mit dem Publikum verfügen muß. Namentlich in den Vertretern des höheren Handelsstandes muß er durch sein Auftreten eine möglichst günstige Meinung über den Zustand seiner Verwaltung erwecken können; da erfahrungsgemäß das Urteil des Publikums sich in dieser Beziehung auf den Eindruck gründet, den es im Verkehre mit den zunächst vermittelnden Organen empfängt.

Welchen Einfluß haben die Eisenbahnen auf die Entwickelung der Verkehrsverhältnisse ausgeübt?

Wie in dem Culturleben der Völker überhaupt mit Einführung der Eisenbahnen eine neue Epoche begann, so erfuhr dadurch auch insbesondere das Verkehrswesen einen vollständigen Umschwung derart, daß die einschlägigen Verhältnisse der neueren Zeit denen der früheren völlig unähnlich geworden sind. Diese Veränderung ist in erster Linie als eine Folge aus der erhöhten Schnelligkeit, Sicherheit, Regelmäßigkeit und Wohlfeilheit des Eisenbahntransportes zu betrachten.

Während ehemals die Personenpost durchschnittlich 1 Meile oder 7,5 km in der Stunde, andere Fuhrwerke aber 4 km zurückzulegen pflegen, beträgt die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit unserer Personenzüge 60 km in der Stunde, also das Achtfache, welche auf 90 km gesteigert werden kann, während Güterzüge als höchste Geschwindigkeit die von 45 km in der Stunde annehmen dürfen. Reisen, welche ehedem mehrere Tage erforderten, können in Folge dessen heute in nahezu ebensoviel Stunden vor sich gehen, wenn man bedenkt, das der frühere Straßenverkehr an die Tageszeit und andere hemmende Zufälligkeiten gebunden war, was hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs nicht gilt. Die Bestrebungen, die dem raschem Verkehre sich entgegenstellenden Hindernisse nach Möglichkeit zu beseitigen oder wenigstens zu mindern, haben ihren Ausdruck zudem in der Einrichtung direkter Eisenbahn-Verbandsverkehre gefunden, welche den ungehinderten Übergang auf andere Bahnlinien und die mit nur geringem Aufenthalte verbundene Weiterbeförderung von Personen und Gütern ermöglicht, indem hierbei vielfaches Umsteigen der Passagiere und Umladen der Güter unnötig wird.

Ungeachtet dieser in so bedeutendem Maße gesteigerten Schnelligkeit der Beförderung hat die Sicherheit derselben nicht etwa abgenommen, vielmehr ist dieselbe eine ungleich vollkommenere als die der früheren Beförderungsarten. Die gerade durch die Gefähr-

lichkeit des Eisenbahnbetriebes an und für sich gebotene und peinlich beobachtete Vorsicht bei der Ausführung dieses Betriebes trägt wesentlich hierzu bei. Dazu kommt, daß die Mannigfaltigkeit der Ursachen, welche die zum Teil so ausgedehnte Unsicherheit des Straßenverkehrs bedingte, im Eisenbahnverkehre wegfällt. Wenn auch bei Unfällen in letzterem eine größere Zahl von Personen und Masse von Gütern in Gefahr gerät, so muß hingegen auch die Massenhaftigkeit des gesamten Verkehrs in Betracht gezogen werden, was immer ein verhältnismäßig bedeutendes Maß von Transportsicherheit ergiebt, wogegen die Unsicherheit mit der steten Vervollkommnung der Betriebseinrichtungen gleichmäßig schwindet, so daß die bezügliche Statistik die befriedigendsten und tatsächlich beruhigende Ergebnisse aufweist. Im Personenverkehr wird neben der Sicherheit den Passagieren eine Bequemlichkeit geboten, wie sie im früheren Straßenverkehr gar nicht herbeizuführen war. Die Bauart und Einrichtung der Transportmittel vermag in dieser Beziehung sehr weitgehenden Ansprüchen zu genügen.

Die Sicherheit hängt wesentlich von der Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit im Eisenbahnverkehre ab, welche, wie bekannt, mit allen Kräften angestrebt wird. Während früher der Warenversender in den meisten Fällen eine Beförderungsgelegenheit suchen oder abwarten mußte, der Empfänger von Waren aber deren Eintreffen mit Rücksicht auf die mannigfaltigen Verkehrsbehinderungen niemals mit Sicherheit vorausberechnen konnte, stellt der Eisenbahnverkehr vermöge seiner Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit jedem Transportgeber die Wahl von Zeit und Gelegenheit in das eigene Belieben und bietet Gewähr für unter regelrechten Verhältnissen stets gleichmäßig pünktliche Transportleistung. Gegenüber der ehemaligen Ungewißheit kann der Eisenbahnreisende seine Reisedispositionen bis in das Kleinste vorher feststellen, ein Umstand, welcher von derselben nicht zu unterschätzenden Wichtigkeit ist, wie die Möglichkeit, daß der Geschäftsmann alle wünschenswerten Anhaltspunkte für den geschäftlichen Rechnungsanschlag besitzt, welche in zweiter

Linie auch durch die Beständigkeit der Preise für die verschiedenen Transportleistungen geboten wird.

Die letzteren Preise sind im Eisenbahnverkehre von einer Niedrigkeit, wie sie im gewöhnlichen Straßenfuhrwesen nicht denkbar ist, wenn die Vergütung zu der Transportleistung in einem vernünftigen Verhältnisse stehen soll. Die Eisenbahn rechnet bei Festsetzung der Transportvergütungen mit durchaus anderen Faktoren, als der gewöhnliche Fuhrunternehmer, wobei die Beförderung ungleich größerer Massen mit Aufwendung derselben Kräfte und Kosten eine hervorragende Rolle spielt.

Zerlegt man den zu einem Transport erforderlichen Kraftaufwand in Einheiten, so erfordert eine gleiche Last zum Transport auf ungebahnten Wegen 250 Krafteinheiten, auf frisch beschotterten Straßen 125, auf gewöhnlichen Chausseen 80, auf gepflasterten Straßen für Trabfahren 70, für Schrittfahren 33, auf Straßen mit Eisenbohlen 23, auf guten Eisenbahnen 5—10, auf Kanälen nur eine Krafteinheit. (Haushofer, Eisenbahngeographie.) Demnach schon ist der Transport auf Chausseen 8—16 mal teuerer als jener auf Eisenbahnen.

Die Schnelligkeit und Wohlfeilheit des Eisenbahntransportes haben in nicht geringem Umfange dazu beigetragen, die Massenhaftigkeit des Verkehres, mag es sich nun um Personen, Güter oder Nachrichten handeln, zu einer Höhe und großartigen Entfaltung zu fördern, mit welcher der frühere Verkehr keinen Vergleich aushält. Vergnügungsreisende, Geschäftsreisende, Personen, welche ihre Beschäftigung und ihren Erwerb abseits vom Wohnorte finden, bedienen sich ständig und in ausgedehntestem Maßstabe der Eisenbahnbeförderung, so daß der Personenverkehr ein dem früheren nicht im Entferntesten ähnliches Gepräge angenommen hat. Gleiches gilt vom Güter- und Nachrichtenverkehr. Abgesehen davon, daß die bereits im Straßenfuhrwesen vorkommenden Transportartikel in ungleich größeren Massen in den Eisenbahnverkehr gelangten, geschah letzteres mit unzähligen ganz neuen Erzeugnissen der ver-

schiedenartigsten menschlichen Tätigkeiten, wurden durch Erschließung neuer Gegenden die Absatzgebiete erweitert und neue Produktionsgebiete geschaffen oder bestehende in vollkommenere Verbindung mit dem übrigen Lande gebracht. Die Industrie hätte nie die gegenwärtige umfangreiche Entwickelung erfahren, wenn die Schienenwege nicht Herstellung und Verbrauch leicht und schnell vermittelten. In Deutschland werden beispielsweise im Durchschnitte jährlich über Eine Billion Centner Bergwerks- und Hüttenerzeugnisse allein gefördert, in Belgien betrug im Jahre 1878 die Kohlen- und Erzförderung 317 Millionen Centner, in England über 3 Billionen Centner. Alle diese ungeheueren Massen finden auf kürzere oder längere Strecken Beförderung durch Eisenbahnen und bilden als Roherzeugnisse nur einen Bestandteil der gesamten gewaltigen Verkehrsmassen.

Die deutsche Kohlenproduktion verdankt ihren enormen Aufschwung zum größten Teile den Eisenbahnen. In Schlesien wurde zu Anfang des Jahrhunderts 1 Millionen Centner Kohlen gewonnen. Durch die seit 1848 in Schlesien gebauten Bahnen wurden die Kohlen zu einem sehr wichtigen Transportartikel. 1860 wurden in Schlesien schon 51 Millionen Centner, 1868 107 Millionen Centner Kohle produziert. Ähnlichen Aufschwung zeigt die Kohlenproduktion im Ruhrgebiet und in den sächsischen Kohlendistrikten. Wie die Ausfuhr Deutschlands seit Erbauung der Eisenbahnen stieg, zeigen namentlich die Handelsverhältnisse jener Seestädte, welche durch Eisenbahnen mit dem deutschen Binnenlande verbunden wurden. (Haushofer, Eisenbahngeographie.)

Im Betriebsjahre 1884/85 wurden im mittleren Durchschnitt auf jedem Kilometer der Deutschen Bahnen etwas über 200000 Personen und 438000 Tonnen Güter befördert.

In Europa werden gegenwärtig jährlich etwa 1140 Millionen Personen und 10800 Millionen Centner Güter, auf der ganzen Erde aber 1550 Millionen Personen und 16130 Millionen Centner Frachten befördert, so daß im Durchschnitt täglich mehr als 4 Millionen Personen auf allen Eisenbahnen der Erde verkehren und

ungefähr 44 Millionen Centner Transportgüter an ihren Bestimmungsort gebracht werden.

Eine Menge von Transportartikeln wurde durch die Wohlfeilheit der Beförderung überhaupt erst transportfähig, weil die höheren Beförderungspreise des Straßenfuhrwesens in keinem Verhältnisse zu dem Werte der Artikel standen, wie bei Steinen, Erden, Abfällen 2c.; andere wurden wiederum durch die erhöhte Schnelligkeit des Transportes zu diesem geeignet, wie Lebensmittel, verderbliche Waren 2c., noch andere durch die Einrichtung der Transportmittel, soweit Form und Gewicht der Frachtstücke in Betracht kommt. Wohlfeilheit und Massenhaftigkeit der Beförderung erweisen sich insbesondere vorteilhaft bei eintretenden Notständen, wenn es sich darum handelt, den herrschenden Mangel durch Zufuhr aus entlegenen Produktionsgebieten zu decken.

Der Nachrichtenverkehr hat mit der Ausdehnung des Personen- und Güterverkehrs Schritt gehalten. In England wurden beispielsweise 1878 täglich 4205480 Briefe, Postkarten und Drucksachen befördert, in London wurden im inländischen Verkehre allein über 230 Millionen Briefe 2c. abgesandt und empfangen.

Jene Gesamt-Entwickelung und allseitige Entfaltung des neueren Verkehrswesens ist keineswegs als abgeschlossen zu betrachten; alle berufene Faktoren wetteifern vielmehr in den fortgesetzten Anstrengungen, die großartige Gestaltung desselben der größtmöglichen Vollendung entgegenzuführen.

Darstellung der Entwickelung des Gütertarifwesens bis zu seiner gegenwärtigen Gestaltung.

Als nach ihrer Entstehung die ersten Eisenbahnen die seither dem gewöhnlichen Straßenfuhrwesen zugefallenen Transporte allmählig an sich zogen, hatte man für die Festsetzung der Beförderungspreise keine anderen Anhaltspunkte, als diejenigen, welche das bisherige Fuhrwesen bot. Man bildete deshalb auch die Eisen-

bahnfrachttaxen ähnlich denen des früheren Frachtverkehrs. Wenn schon mit Rücksicht darauf, daß die Eisenbahnen, insbesondere als öffentliche und volkswirtschaftliche Unternehmungen, bei Festsetzung der Vergütungen für ihre Transportleistungen auf wesentlich andere Faktoren zu rücksichtigen haben, als gewöhnliche Fahranstalten, die in jener Weise gebildeten Taxen auf die Dauer nicht aufrecht zu erhalten waren, wurde deren Unhaltbarkeit noch fühlbarer, als mit der fortschreitenden Entwickelung des Eisenbahnverkehres eine große Zahl von Artikeln zur Verfrachtung gelangte, welche der seitherige Waarenverkehr nicht kannte, und welche so verschiedener Art waren, daß die Anwendung einer gleichmäßigen Frachttaxe auf alle diese Artikel nicht angängig erschien. Man sah sich durch letzteren Umstand gezwungen, eine Reihe verschiedener Tarifklassen einzurichten, zu denen allmählich immer neue traten, und nannte dieses System der Tarifbildung: Klassifikationssystem.

Man betrachtete bei dem Klassifikationssystem lediglich die Beschaffenheit bezw. den Wert der Transportgüter als für die Transportpreis-Berechnung maßgebend. Wenn dies in gewissem Grade auch insofern der Fall ist, als hochwertige Güter einen höheren Transportpreis zu ertragen vermögen, als geringwertige, so sind doch in erster Linie die Selbstkosten (Anlage- und Betriebskosten) der Bahn, als einer Erwerbsanstalt, sodann die verschiedene Bedeutung eines und desselben Transportartikels für verschiedene Gegenden als die Transportpreisbildung naturgemäß beeinflußend zu betrachten. Die Betriebskosten der Bahnen steigern sich mit der Beförderungsbeschleunigung, Anlage- und Betriebskosten werden aber auch desto sicherer gedeckt, in je größerem Maße die Ausnutzung der vorhandenen Transportmittel, der Wagen, durch deren größtmögliche Belastung erreicht wird. Beförderungsbeschleunigung und Ausnutzung der Tragfähigkeit und des Raumes der Wagen werden deshalb bei der Tarifbildung in Berücksichtigung zu ziehen sein, ebenso wie die Verwendung bedeckter oder offener Wagen, welch' letztere geringere Ausrüstungskosten erheischen, als erstere. — Ein

vorzugsweise nach den letztgedachten Gesichtspunkten erstellter Tarif trat am 1. Januar 1872 auf den Elsaß-Lothringischen Bahnen in Kraft und unterschied nach der Beförderungsbeschleunigung Eil- und Frachtgut, nach den Transportquantitäten Stück- (Einzel-) gut und Wagenladungen (Raumtarifsystem) und nach der Verschiedenheit der Wagen bedeckte oder aber offene Beförderung. Für Rohprodukte und Halbfabrikate wurden daneben im Interesse der Industrie besondere ermäßigte Sätze (Spezialtarifsätze) eingeführt, insoweit als jene Artikel in ganzen Wagenladungen zur Beförderung gelangten. Man bezeichnete dieses System als natürliches Tarifsystem.

Als eine Vereinigung des Klassifikationssystems und des natürlichen Systems stellt sich das gegenwärtige Deutsche Tarifsystem dar, welches in dieser Gestalt zuerst von den Bayerischen Staatsbahnen im Jahre 1874 zur Einführung gebracht wurde. Der jetzige Tarif weist folgende Klassen mit stetig fallenden Einheitssätzen auf: Eilgut, Stückgutklasse I und II, Wagenladungsklasse A I und B, A II und Spezialtarifklasse I, II und III.

Die Stückguttaxe wird auf alle Sendungen angewandt, welche in Mengen von unter 5000 kg aufgegeben, bahnseitig verwogen, verladen und entladen und mit Güterzügen befördert werden. Findet der Transport dieser Sendungen mit Personenzügen und Aufgabe mit rotem Frachtbriefe statt, so findet die Eilguttaxe Anwendung, welche in der Regel das Doppelte der Stückguttaxe beträgt.

Die Stückgutklasse II findet auf folgende Artikel Anwendung:

1. Düngemittel des Spezialtarifs III,
2. Futtermittel (Kleie, Ölkuchen, Ölkuchenmehl, Träbern, Trestern),
3. Getreide und Hülsenfrüchte des Spezialtarifs I,
4. Samen und Sämereien des Spezialtarifs I,
5. Kartoffeln,
6. Metalle (unedle) und Waren aus unedlem Metall.

Die Wagenladungsklasse A I umfaßt alle Transporte (gewöhnlich von größerem Werte), welche in Mengen von mindestens 5000 kg aufgegeben, vom Versender bezw. Empfänger selbst ver- bezw. entladen werden und in dem Verzeichnisse der Güter der Spezialtarife nicht aufgeführt sind. Der Transportpreis erniedrigt sich noch mehr, wenn diese Güter in Mengen von mindestens 10000 kg zur Aufgabe gelangen (Klasse B). Die Artikel der Klassen A I und B werden in bedeckten Wagen befördert. Die Spezialtarifklassen I, II und III enthalten bestimmt bezeichnete Artikel, welche in geringwertigen Gütern, in Fabrikaten, Halbfabrikaten, Rohstoffen und Rohmaterialien bestehen. Dieselben müssen in Mengen von mindestens 10000 kg aufgegeben werden, bei Aufgabe von mindestens 5000 kg erfolgt Tarifierung nach Klasse A II. Die Güter des Spezialtarifs III tarifieren bei Aufgabe in Mengen von 5000 kg nach den Sätzen des Spezialtarifs II. Die Güter dieser Spezialtarife werden in der Regel in offenen Wagen, in bedeckten nur auf ausdrückliches Verlangen im Frachtbriefe befördert. Im letzteren Falle wird jedoch ein Zuschlag von 10 Prozent zu den gewöhnlichen Sätzen erhoben. Ver- und Entladung ist, wie bei allen Wagenladungsgütern, Sache des Versenders bezw. Empfängers.

Der Tarif enthält neben den angeführten Klassen besondere Taxen für sperrige Güter, für explodierbare Gegenstände, für Gegenstände von außergewöhnlichem Umfang, für gebrauchte Emballagen, für Langholz ꝛc.

Jeder Tarifsatz ist aus einem Streckensatze und einer Expeditionsgebühr zusammengesetzt. Die Grundtaxen des Gütertarifs sind auf sämtlichen Deutschen Bahnen mit geringen Abweichungen folgende:

A. Streckensätze pro 100 kg und 1 km:

Stückgut	1,1 Pf.	Spez.-T.	I	0,45 Pf.	
Klasse	A_1 0,67 „	„	II	0,35 „	
„	B 0,60 „	„	III	0,26 „	bis 100 km
„	A_2 0,50 „	„		0,22 „	über 100 km.

B. Expeditionsgebühren pro 100 kg:

Stückgut, Klasse A1 } für 1—10 km 10 Pf., für je weitere 10 km 1 Pf. mehr bis zu 20 Pf. (bei 101 km u. mehr)

„ B für 1—10 km 8 Pf., für je weitere 10 km 1 Pf. mehr, bis zu 12 Pf. (bei 41 km und mehr)

Klasse A2, Spez.-T. I, „ II, „ III } für 1—10 km 8 Pf., 11—100 km 9 Pf., über 100 km 12 Pf.

Bei Berechnung der Sätze für 100 kg werden Beträge unter 0,005 Mk. außer Betracht gelassen, solche von 0,005 Mk. und darüber aber für 0,01 Mk. gerechnet.

Je nach dem Umfange ihres Geltungsbereiches scheidet man die Tarife in Lokal- und Verbandstarife und nach ihrer inneren Begründung in Ausnahmetarife, Scalatarife, Differentialtarife, Notstandstarife, Rabatttarife ꝛc.

Die Lokaltarife enthalten die Bestimmungen und Preise für die Beförderung von Gütern innerhalb des Bezirks einer und derselben Bahnverwaltung, während die Verbandstarife die Bestimmungen ꝛc. enthalten, welche von mehreren Bahnverwaltungen verabredet sind, um die direkte Beförderung von Gütern aus dem Bereiche einer Verwaltung in oder durch den einer anderen ohne mehrmalige Umexpedierung und Umladung zu ermöglichen.

Ausnahmetarife enthalten billigere Frachtsätze für Güter, namentlich Rohstoffe und Rohmaterialien, welche hohe Transportkosten nicht ertragen können, zu Gunsten der Industrie, Landwirtschaft ꝛc. Als Konkurrenzmittel pflegen Ausnahmetarife ebenwohl in Anwendung zu kommen.

Scalatarife sind derart gebildet, daß die Frachttaxen sich in demselben Maße verringern, als die Entfernung, auf welcher Güter befördert werden, zunimmt.

Differentialtarife „sind der Inbegriff der niedrigeren Sätze, welche für längeren Durchlauf der Güter eingeräumt sind"

(Dr. Max Haushofer) oder: „jede Feststellung der Transportpreise, welche den Preis für den ununterbrochenen Transport von einem Endpunkte zum anderen wesentlich niedriger erscheinen läßt, als die Preise für den Verkehr zwischen dem einen Endpunkte und einer Zwischenstation und dieser und dem anderen Endpunkte zusammengenommen" (Michaelis). Die Differentialtarife sollen in der Regel als Mittel dienen, dem Wettbewerb erfolgreich entgegenzutreten.

Notstandstarife mit besonders niedrigen Sätzen gelangen bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel für die Beförderung von namentlich Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln zeitweise zur Einführung, um die Zufuhr dieser Artikel nach den bedrängten Gegenden zu erleichtern.

Rabatttarife werden gewöhnlich in der Absicht erstellt, einzelnen Transportinteressenten Frachterleichterungen zu gewähren. Ihre Anwendung ist seitens der Eisenbahnen, als dem öffentlichen Interesse und Jedermann unter gleichen Bedingungen dienender Anstalten, verwerflich, nicht minder wie die zuweilen einzelnen Personen gewährten Refaktien oder teilweisen Frachtrückvergütungen.

Die Grundzüge der Buchführung und Rechnungslegung im Billet-, Gepäck- und Güter-Expeditionsdienste.

Die Billetexpedition fordert die erforderlichen Billets bei der Verkehrs-Controle mittels eines Billet-Verlangbuches oder Verlangzettels in duplo an, welcher die Bezeichnungen der Billets nach Bestimmungsstation, Zuggattung, Klasse, Nummern und Tarifsatz, sowie die erforderliche Stückzahl enthält und den voraussichtlichen Bedarf für die folgenden zwei Monate umfassen soll. Nach Eingang der bestellten Billets werden dieselben nach Nummer und Stückzahl geprüft und im Billetschrank (Reserveschrank) untergebracht. Die Nummern der untersten, hervorgezogenen Billets sind bei Beginn einer Verkaufsperiode im Billet-Ausgaberegister vor-

getragen, nach Abfertigung jedes Zuges werden die nunmehr vorliegenden Nummern eingetragen, und ergiebt sich durch Subtraktion der oberen von der unteren Nummer die Anzahl der verkauften Billets, welche auszuwerfen ist. Bei den zuletzt aufgeführten Blanketbillets sind die Bestimmungsstationen zu vermerken, wie auch bei Rundreise- und Abonnementsbillets. Verstempelte Billets sind mit roter Tinte anzugeben. Gleichzeitig werden die Billets zugweise nach Stationen, Gattung und Klasse in die Billet-Einnahmecontrole übertragen und die Geldbeträge hierin ausgeworfen; der Gesamterlös für die Billets nach jeder Station gelangt in das Ausgaberegister. Die bare Einnahme wird mit der Summe der Einnahmecontrole verglichen, Unterschiede werden aufgeklärt oder ausgeglichen. Auf Grund des Ausgaberegisters wird täglich in der Einnahmecontrole die Stückzahl der nach jeder Station verausgabten Billets gattungs- und klassenweise wiederholt, und muß die Summe der ausgeworfenen Geldbeträge mit den zur Gewinnung der Tagessumme addierten Zugsummen der Einnahmecontrole übereinstimmen. Die Einträge in Ausgaberegister und Einnahmecontrole muß stets derjenige Beamte bewirken, welcher den Billetverkauf ausgeführt. Zeitweise hat durch Berechnung des Erlöses für die nach dem Ausgaberegister verkauften Billets und Vergleichung mit dem Kassenbestande eine Prüfung des letzteren stattzufinden. Verstempelte Billets werden entweder mit besonderer Nachweisung täglich oder am Monatsschlusse der Verkehrscontrole eingereicht und am Schlusse des Ausgaberegisters bezw. bei jedem Seitenübertrag rot summiert.

Am Schlusse jedes Monates wird für jeden Verkehr eine besondere Monats-Nachweisung aufgestellt, welche enthält:

1. den Bestand an Billets nach Abschluß des vorherigen Monats nach Gattung, Station, Klasse, Anfangs- und Endnummern (nach der vormonatlichen Nachweisung),
2. den Zugang im abgelaufenen Monat (nach den Billetverlangzetteln),

3. die Anfangsnummern, mit denen der Verkauf begann, und die Anfangsnummern, die für den folgenden Monat vorliegen (nach dem Billet-Ausgaberegister),
4. die Stückzahl der im Monat verkauften Billets,
5. die Gelderträge hierfür nach Klassen und im Ganzen (wie sie auch die Billet-Einnahmecontrole nachweisen muß),
6. die verstempelten Billets nach Nummern und Stückzahl in roter Tinte.

Die einzelnen Verkehrssummen werden zur Gewinnung der Gesamt-Einnahme zusammengestellt und hierunter etwaige außerordentliche Einnahmen vermerkt. Schließlich werden die verbliebenen Billetbestände nach Anfangs- und Endnummern in die Nachweisung des nächsten Monates vorgetragen, worauf die Einreichung der Monats-Nachweisung, auf deren Titelblatt alle Anlagen zu vermerken sind, spätestens am 5. des folgenden Monates an die Verkehrs-Controle I erfolgt.

Die Verrechnung der aus dem Gepäck- und Vieh-Verkehr hervorgehenden Transport- und Nebeneinnahmen geschieht in der Weise, daß nach jedem Verkaufsabschnitt die Einnahmen in der Einnahmecontrole unter Angabe der verwendeten Scheine ermittelt werden. Täglich ist die Tageseinnahme festzustellen und mit dem Barerlös zu vergleichen. Bis zum Monatsschlusse wird die Einnahmecontrole fortlaufend summiert, und muß die Monatsumme mit den hierunter zusammenzustellenden Summen der Rekapitulation übereinstimmen.

Die Rechnungslegung geschieht getrennt für Gepäck und für Leichen, Fahrzeuge und Tiere. Über das Gepäck, welches auf Gepäckscheine ohne vorgedruckte Bestimmungsstation abgefertigt ist, wird eine Spezialrechnung für Lokal- und direkte Verkehre zusammengeführt, in welche die Eintragungen zugweise und nach Empfangsstationen getrennt erfolgen, wobei für jede Station der nötige Raum freizulassen ist. Bei Gepäckscheinen mit vorgedruckter Bestimmungsstation dienen die Stämme als Spezialrechnung,

welche hierzu zusammenhängend zu stationsweisen, vollständig summierten Heften zu vereinigen sind.

Unter Anwendung des Formulars der Spezialrechnungen ist eine Monats-Rekapitulation anzufertigen, in welche die monatlichen Gewichts- und Geldsummen aus den Spezialrechnungen und aus den Stämmen daneben die Nummern der Gepäckscheine übertragen werden. Die Stationen gelangen nach Verkehren gesondert zum Eintrag, und ist jeder Verkehr für sich abzuschließen. Die einzelnen Verkehrssummen werden am Schlusse der Rekapitulation zur Gewinnung der Gesamt-Einnahme zusammengestellt.

Die abgefertigten Leichen, Fahrzeuge und Tiere sind unter Angabe der Transportscheine in. eine Versandrechnung in der für das Gepäck vorgeschriebenen Weise nach Empfangsstationen einzutragen, zu welcher eine Monats-Rekapitulation in der beschriebenen Art angefertigt wird. Die im direkten Verkehr eingehenden Sendungen werden in eine Empfangsrechnung versandstationsweise eingetragen, und ist auch hierzu eine Monats-Rekapitulation zu fertigen. Am 5. jeden Monates sind die Versandrechnungen und Rekapitulationen und am 8. die des Empfanges mit allem zugehörigen Rechnungsmaterial der Verkehrs-Controle I einzureichen. Die im Empfang eingegangenen Garantie- und Transportscheine sind zusammengeklebt und stationsweise geordnet einzusenden, nachträgliche Änderungen dürfen darin niemals vorgenommen werden. Die Verkehrs-Controle stellt auf Grund des Rechnungsmateriales die Sollliste für jede Gepäckexpedition fest.

Jede mit einer Güterexpedition verbundene Kasse ist im allgemeinen ermächtigt, alle aus dem Güterverkehr entspringenden Erhebungen und Auszahlungen ohne vorherige Anweisung vorzunehmen. Zum Zwecke der Buchung und Verrechnung dieser Einnahmen und Ausgaben werden die in Nachfolgendem angegebenen Bücher und Rechnungen in der dabei angedeuteten Weise geführt.

Nach beendigter Kartierung werden die Frankaturfrachten nach den kartierten Frachtbriefen in dem Frankaturbuch gebucht und

zwar ohne Trennung nach Verkehren unter Angabe des Absenders, der Bestimmungsstation, der bar erhobenen und der kontierten Beträge sowie der Gesamtsumme an Frankaturen der einzelnen Frachtkarten. In ähnlicher Weise werden die auf den einzelnen Frachtbriefsendungen haftenden Nachnahmebeträge in das Nachnahmebuch eingetragen, und unterscheiden sich dieselben in bar zu zahlende und zu kontierende Nachnahmen sowie Umexpeditionsposten. Das Frankaturbuch und Nachnahmebuch ist mit fortlaufender Seitenzahl versehen; beide Bücher können in kleineren Expeditionen in einem vereinigt geführt werden; zuweilen sind von jedem Buche zwei Exemplare vorhanden, von denen eines die geraden, das zweite die ungeraden Seitennummern enthält, und die wechselweise täglich bezw. periodisch benutzt werden. Täglich werden Frankatur- und Nachnahmebuch in den einzelnen Geldrubriken addiert und abgeschlossen. Die sich ergebende Gesamtsumme an Frankofrachten und Nachnahmen muß mit der im Versand-Controlehülfsbuch ermittelten Tagessumme, in welches die Frankatur- und Nachnahmebeträge der einzelnen Frachtkarten nach Verkehren getrennt zum Eintrag gelangen, übereinstimmen, bezw. mit der im Versandregister erscheinenden Tagessumme, wenn ein solches statt des Frachtkarten-Pauseverfahrens geführt wird. Die Verkehrssummen sind täglich am Schlusse des Frankatur- und Nachnahmebuches zusammenzustellen.

Über Frankaturbeträge, welche für durch den Rollfuhrmann abgeholte Güter einzuziehen sind, wird demselben täglich eine Frankaturrechnung mit monatlich fortlaufender Nummer, die gleichzeitig die Rollgelder nachweist, übergeben.

Außer den eigentlichen Frachtkosten erhebt die Bahn für gewisse Nebenleistungen besondere, tarifmäßig festgesetzte Gebühren, als Wiege-, Signier-, Krahn-, Lade-, Lager-, Stand- und Reugelder, Wagenstrafmieten 2c. Auch Konventionalstrafen gehören hierher. Nach der Verrechnungsweise zerfallen diese Nebengebühren in solche, welche 1. durch die Frachtkarten und 2. durch das besondere Manual für Nebengebühren verrechnet werden.

Die ersteren können auf der Versandstation entstehen und in Frankatur oder Überweisung erscheinen oder auch auf der Empfangsstation, jedoch *vor* der Dekartierung. Die *nach* der Dekartierung auf der Empfangsstation zu erhebenden Nebeneinnahmen, als Lagergeld, Wagenstrafmiete, werden in dem gedachten Manual verrechnet. Das Nebengebühren-Manual enthält die erhobenen Nebengebühren einzeln, nach der Zeitfolge und nach Gattungen getrennt. Am Monatsschlusse findet Abschluß des Manuals und Einsendung einer Abschrift an die Verkehrs-Controle statt, nachdem am Schlusse der Rekapitulation der Versandrechnung des Lokalverkehrs die Summen der gattungsweise getrennten Nebengebühren Aufnahme gefunden.

Das ferner von der Güterexpedition zu führende *Kreditkonto* enthält für diejenigen Verkehrsinteressenten, welchen eine Stundung der auflaufenden Frachtgelder bewilligt ist, sowie für die Anschlußbahnen, den Rollfuhrmann, den Schalterdienst und die Restverwaltung je besondere Abteilungen. Im Kopfe ist der Kontist, die Kredithöhe und die Verfügung, mittels deren die Kreditierung genehmigt, eingetragen; daß die Kredithöhe nicht überschritten wird, muß Gegenstand besonderer Aufmerksamkeit sein. Unter der Haupt-Abteilung „Soll" finden die Belastungsposten, als Franko- und Überweisungsfrachten sowie Nebengebühren, Aufnahme, während das „Haben" die Gutschriftsposten, als Nachnahmen, geleistete Barzahlungen 2c., nachweist. In das *Restenkonto* werden alle Restposten aus dem Empfang eingetragen, und müssen diese durch Kassenbelege (uneingelöste Frachtbriefe 2c.) stets nachzuweisen sein. Die unbestellbaren oder refüsierten Frachtbriefsendungen nebst denjenigen, welche über vier Wochen lagern, sind auf den betreffenden Verrechnungskarten abzusetzen, im Kreditkonto unter „Haben" dem betreffenden Kontisten in Gutschrift zu bringen und auf das Restenkonto zu übertragen. Erforderlichen Falles müssen später über die Restposten *besondere* „Verrechnungskarten über Restposten" angefertigt werden. Das Restenkonto führt stets der Güterexpedient; derselbe bewahrt die betreffenden Frachtbriefe auf und giebt sie nur

unter gleichzeitiger Austragung im Restenkonto an die Kasse eventuell zurück. — Über die unerledigten Restposten ist bis zum 20. des zweitnächsten Monates der vorgesetzten Dienststelle eine Restenliste zur weiteren Veranlassung einzureichen. — Am 20. des ersten Monates jedes Quartales werden alle unerledigten Restposten der verflossenen Monate auf den laufenden Monat unter Hinweis auf jene übertragen.

Die Verrechnung der aus dem Güter-Empfang hervorgehenden Einnahmen erfolgt in nachstehender Weise. Nach Dekartierung der Frachtbriefe werden dieselben auf Verrechnungskarten aufgetragen, von denen je besondere für den Schalterdienst, den Rollfuhrmann, die Kontisten, Anschlußbahnen, Umexpeditionen und zurückkartierten Frankaturnoten in doppelter Ausfertigung hergestellt und monatweise nummeriert werden. Dieselben enthalten die Frachtbrieffendungen nach Absendestation, Empfänger, Frachtbetrag, Zeichen, Nummer, Anzahl, Inhalt und Gewicht sowie das etwaige Rollgeld. Das bei diesem Verfahren geführte Empfangs-Controlbuch ist in die beiden Abteilungen „Soll" und „Haben" geschieden. Unter der ersteren gelangen nach vollzogener Dekartierung die Frachtkarten mit Versandstation und Überweisungsbeträgen verkehrsweise zum Eintrag, während die Abteilung „Haben" die Summen der verschiedenen Verrechnungskarten in nach Schalterdienst, Rollfuhrmann, Umexpeditionen, Anschlußbahnen, Kontisten, Frankaturnoten getrennten Rubriken nachweist. Der Tagesabschluß muß die Übereinstimmung von „Soll" und „Haben" ergeben. Wenn die Dekartierung in verschiedenen Perioden vor sich geht, sind im „Soll" die Summen der einzelnen Verkehre beim Tagesabschlusse zu rekapitulieren.

Das Depositen- und Vorschußbuch dient zur vorläufigen Verbuchung von solchen Einnahmen und Ausgaben, deren endgültige Verrechnung durch die übrigen Geschäfts- und Kassenbücher noch nicht stattfinden kann. Es gehören insbesondere hierher Wagenbestell-Kautionen, zur Last stehende und noch nicht eingezogene Wagenstrafmieten, unabgehobene Nachnahmen abgeschlossener Monate

und abgesetzte bezahlte Nachnahmen, eingezogene Frachtzusetzungen und erstattete Frachtabsetzungen, deren Zu- und Absetzung im Rechnungsmaterial seitens der Controle noch nicht wahrgenommen ist, ferner abgesetzte Frankaturen und Nachnahmen, nicht zurückzahlbare zu viel erhobene, und nicht einziehbare, zu wenig erhobene Frachten, Einnahmen für verkaufte Gegenstände (etwa bei Versteigerung von Gütern) 2c.

Alle diese Einnahme- oder Ausgabe-Posten werden unter fortlaufender Nummer der Zeitfolge nach in die entsprechende Abteilung des Depositenbuches eingetragen, der Gegenstand, der Betrag und die Seite des Barkassenbuches dabei angeführt. Die Erledigung erfolgt durch Gegenbuchung in Einnahme und Ausgabe, so daß jeder erledigte Posten einmal in beiden Abteilungen erscheint, wobei die entsprechenden Nummern vermerkt sein müssen. Unter fortlaufender Summierung wird das Depositen- und Vorschußbuch am Ende jedes Quartals abgeschlossen. Unerledigte Posten der verflossenen Monate werden unter Hinweis auf diese in das neue Quartal übertragen. Schweben Depositen und Vorschüsse länger als drei Monate, so ist gewöhnlich am 15. jedes Monates deren endgültige Verrechnung bei der vorgesetzten Dienststelle in Antrag zu bringen.

Das Frankatur-Depositenbuch weist nur eine andere innere Einrichtung auf, indem dasselbe die Bezeichnung der Frachtkarte, des Absenders und Empfängers und der Güter, den deponierten und den zurückgerechneten wirklichen Frankaturbetrag, den zurückzuerstattenden oder nachzuerhebenden Differenzbetrag und den Nachweis der erfolgten Abrechnung (Beleg) enthält. Die Behandlung ist eine entsprechend gleiche mit der der übrigen Depositen.

Jede bare Einnahme und Ausgabe der Güterkasse wird sofort in der entsprechenden Abteilung des Barkassenbuches gebucht. Das Barkassenbuch liefert mithin eine Übersicht des gesamten baren Geldverkehrs der Kasse. Die Einnahmen erscheinen mit Angabe des Einzahlers nach Frankaturen, Überweisungen, Nebengebühren, Depositen und sonstigen getrennt, die Ausgaben unter Bezeichnung

des Empfängers nach Nachnahmen, Ablieferungen, Vorschüssen und sonstigen gesondert. Von den Ausgaben werden nur diejenigen nicht gebucht, welche auf Grund besonders angewiesener Zahlungsbelege geleistet werden, welch' letztere als bares Geld betrachtet werden. Bei den Barablieferungen sind die in solchen Belegen abgelieferten Summen nachrichtlich zu vermerken. Bei jedem Einnahme- und Ausgabe-Posten ist die entsprechende Seitenzahl des Grundbuches (Frankatur-, Konto-, Depositen-, Nachnahmebuch, Nebengebühren-Manual 2c.) zu vermerken, was in den Grundbüchern wiederum mit der bezüglichen Seitennummer des Barkassenbuches zu geschehen hat. Dieses Löschen ist seitens des Kassenführers mit der größten Sorgfalt vorzunehmen.

Täglich wird die Summe der Einnahme und Ausgabe gezogen; diese Tagessummen werden, wie alle übrigen Rubriken, den Monat hindurch fortlaufend addiert. An jedem Tage wird, nachdem die Einnahme seit Monatsanfang addiert, die Ausgabe hiervon abgezogen und so der Sollbestand festgestellt ist, letzterer mit dem Bestande der Kasse verglichen und das Ergebnis seitlich vermerkt. Überschüsse sind im Barkassenbuch und Depositenbuch als Depositen zu vereinnahmen, fehlende geringere Beträge bar zuzulegen, größere der vorgesetzten Dienststelle anzugeben. Am Schlusse des Monates wird das Barkassenbuch vollständig abgeschlossen, der Sollbestand ermittelt und auf den nächsten Monat vorgetragen. Amtiert neben dem Kassierer ein besonderer Schalterbeamter, so fertigt letzterer über die durch ihn vermittelten Einnahmen und Ausgaben Tageskassen-Karten von dem Barkassenbuche ähnlicher Einrichtung an, wogegen der Kassierer nur die betreffenden Hauptsummen in das Barkassenbuch aufnimmt.

Die wichtigste Stelle nimmt das Abrechnungsbuch ein, welches jederzeit einen vollkommenen Überblick über den Stand der Kasse gewähren soll und deshalb vorzugsweise sorgfältig zu führen ist. Dasselbe zerfällt in zwei Haupt-Abteilungen „Einnahme (Belastung)" und „Ausgabe (Gutschrift)". In ersterer erscheinen nach

Lokalverkehr und direkten Verkehren gesondert Frankaturen und Überweisungen, Nebengebühren, Depositen, Vorschüsse, Überweisungen von der Anschlußbahn 2c., sowie die Summe aller dieser in getrennten Kolonnen. Die „Ausgabe" weist dagegen Nachnahmen (nach Lokal- und direkten Verkehren), Fracht-Ausstände (Kredit-Inhaber, Rollfuhrmann 2c.), Ablieferungen (in Bar oder Belegen) und den Barbestand, sowie die Summe dieser Posten nach. Die Einträge werden täglich nach den betreffenden Grundbüchern bewirkt, die durch das nach Ablauf eines Monats noch andauernde Eingehen von Empfangskarten entstehenden Nachtragstage im Empfangs-Controlbuch auch in das Abrechnungsbuch aufgenommen. Spätestens am 10. des folgenden Monats wird das Abrechnungsbuch in allen Kolonnen abgeschlossen, die Endsummen müssen mit den entsprechenden Gesamtsummen der abgeschlossenen Monatsrechnungen übereinstimmen. Die durch Ausgleichung von Belastung und Gutschrift sich ergebende Schuld der Kasse wird durch Ablieferung getilgt, ein etwa verbleibendes Guthaben auf den nächsten Monat übertragen. Eine Abschrift des Abrechnungsbuches ist der Verkehrscontrole einzusenden. Zu- und Absetzungen derselben im Rechnungsmateriale sind auch im Abrechnungsbuch an der vorgesehenen Stelle am Fuße zur Belastung oder Gutschrift zu bringen, dadurch entstehende Differenzen in Einnahme und Ausgabe aber immer wieder wie oben zu begleichen.

Alle Kassenbücher müssen mit fortlaufender Seitenzahl versehen sein.

Über sämtliche abgesandten und eingegangenen Frachkarten werden allmonatlich Versand- bezw. Empfangsrechnungen verkehrs- bezw. bahn- und routenweise aufgestellt. In denselben hat jede einzelne Station ein besonderes Konto, in welches nach Maßgabe der vorhandenen Rubriken die in den Karten enthaltenen Beträge eingetragen werden. Am Monatsschlusse werden die Konti der einzelnen Stationen abgeschlossen, zu jeder Rechnung wird eine Wiederholung angefertigt und jeder Verkehr in eine

Haupt-Wiederholung zusammengefaßt. Das Versand-Rechnungsmaterial muß bis zum 6., das Empfangs-Rechnungsmaterial für den Lokalverkehr bis zum 8. und das für die direkten Verkehre bis zum 10. des folgenden Monats der Verkehrs-Controle zugestellt werden.

Zur Gewinnung einer Übersicht über die Führung und den Stand der Kasse dienen die unvermuteten Kassenrevisionen (durch den Verkehrs-Kontroleur) und die Selbstrevisionen (durch den Kassenführer selbst). Die Selbstrevision muß äußerst gewissenhaft auf Grund eines genauen Revisions-Abschlusses ausgeführt werden. Nachdem in allen Rechnungsbüchern die Hauptsummen ausgeworfen sind, wird zunächst das „Haben" der Kasse festgestellt, aus Überzahlungen früherer Monate, Nachnahmen, Ablieferungen, noch nicht eingelösten Frachtbriefen, kontierten Beträgen, noch nicht erhobenen Frachtzusetzungen, bezahlten und noch nicht expedierten Nachnahmen, geleisteten Vorschüssen 2c., sowie dem Kassenbestande (in Bar und Belegen) bestehend, welche Posten einzeln in den Revisions-Abschluß aufgenommen werden. Gleiches geschieht mit den das „Soll" bildenden Posten, als Einnahmen (laut Abrechnungsbuch) bezahlten, noch nicht expedierten Frankaturen, noch zu zahlenden Nachnahmen, Frankatur- und sonstigen Depositen, empfangenen Vorschüssen 2c. Die Summen des „Soll" und „Haben" müssen übereinstimmen, Unterschiede aufgeklärt bezw. beglichen werden. Von nicht aufzuklärenden Differenzen über 30 Mark ist unter Bezugnahme auf den Revisions-Abschluß der vorgesetzten Dienststelle Anzeige zu erstatten, damit geeigneten Falles eine behördliche Revision stattfindet.

An welche Kassen (Haupt-, Betriebs- oder Stationskassen) die Barablieferungen der Expeditionskassen, und in welcher Weise dieselben stattfinden, wird durch besondere Bestimmung angeordnet.

Bezüglich der weiteren Geschäftsabwickelung mit der Verkehrskontrole gilt Nachstehendes. Die Verkehrs-Controle II stellt, nachdem die Frachtkarten in formeller, tarifarischer und rechnerischer Hinsicht geprüft, auf Grund derselben die Monatsrechnungen

nebst Wiederholungen und außerdem die Nebengebühren nach dem betreffenden Manual fest. Über alle Zu- und Absetzungen in den Geldbeträgen werden den Expeditionen Änderungs-Nachweisungen zugefertigt. Eine Ausnahme kann bei Beträgen bis zu 50 Pfennig eintreten, wenn die Ausgleichung mit Weiterungen verknüpft ist, oder die Differenz auf einem Versehen eines sonst zuverlässigen Beamten beruht, und keine irrige Auffassung und Anwendung des Tarifs anzunehmen ist; im Verkehr mit Nicht-Staatsbahnen ist jedoch vereinbarte Gegenseitigkeit vorausgesetzt. Von jeder Zusetzung von 3 Mark und darüber wird den Expeditionen sofort behufs Einziehung vorläufige Mitteilung gemacht. Die nach Lokal- und direkten Verkehren gesonderten Änderungsnachweisungen gehen den Expeditionen tunlichst für Versand und Empfang zusammen und in duplo mit der Abschrift des Abrechnungsbuches zu. Nachdem zugesetzte Beträge nacherhoben, abgesetzte gegen Quittung zurückgezahlt und solches auf dem Frachtbriefe möglichst vermerkt ist, wird das Abrechnungsbuch, wie bereits im Vorhergehenden erwähnt, entsprechend berichtigt und mit der controlseitigen Feststellung der Abschrift desselben in Übereinstimmung gebracht. Die Unikate der Änderungsnachweisungen gehen mit dem gesamten übrigen Rechnungsmaterial hiernach anerkannt wieder an die Controle zurück, während die Duplikate nebst den Quittungen über zurückgezahlte Beträge als Belege von der Kasse sorgfältig aufbewahrt werden. Hält die Expedition ein Monitum der Controle für unbegründet, so hat sie dies letzterer mitzuteilen, nach Entscheidung jedoch event. die Anerkennung ꝛc. nicht zu versagen und alsdann lediglich Berufung gegen die Änderung beim Verkehrs-Büreau einzulegen.

Ergeben sich auf irgend eine Weise Fehler in der Fracht- ꝛc. Berechnung, welche von der Controle noch nicht erinnert sind, so erfolgt Nacherhebung oder Rückzahlung unter Verbuchung im Depositenbuche und Beantragung der Zu- und Absetzung bei der Controle.

Setzt die Controle Versandkarten, welche von der Empfangsstation als nicht eingegangen nicht verbucht sind, durch Änderungsnachweisung

[redacted] ab, so sind die betreffenden Frankatur- und Nachnahme- [redacted] im Depositenbuch zu buchen, bis endgültige Erledigung [redacted] die Controle eintritt.

— [redacted] Abgesetzte und bereits ausgezahlte Versandnachnahmen, welche [redacted] Empfangskarten nicht enthalten sind, müssen bis zur ge- [redacted] ten und vorgenommenen Belastung der Empfangsstation im [redacted] Ausgabbuch verausgabt werden.

— [redacted] Ist die Zurückzahlung abgesetzter Beträge nicht möglich, so [redacted] es in der Änderungsnachweisung anzugeben, der abgesetzte [redacted] aber im Depositenbuch zu vereinnahmen, bis die Controle [redacted] re Belastung hierüber vorgenommen hat.

— [redacted] Auf Grund des festgestellten Rechnungsmateriales fertigt die [redacted] trole schließlich eine Soll-Nachweisung (Soll-Liste) und [redacted] sie der Haupt-(Betriebs-)Kasse zu. Letztere stellt nach dem [redacted] nual über die Brutto-Einnahmen" die Summe der von den [redacted] editionskassen abgelieferten Transport- 2c. Einnahmen (Brutto- [redacted] referungen) fest, vergleicht sie mit dem „Soll", zieht noch rück- [redacted] dige Beträge ein oder schreibt zu viel abgelieferte für den [redacted] sten Monat gut und erteilt der Expeditionskasse Entlastung.

Wie für die Güterexpeditionen die Verkehrs-Controle II die [redacted] nahmen aus dem Güterverkehr feststellt, so geschieht dies von Controle I rücksichtlich der Transport-Einnahmen der Billet- [redacted] Gepäckexpeditionen aus dem Personen-, Gepäck-, Vieh- 2c. [redacted] kehr unter Prüfung und Feststellung der Monatsrapporte 2c. [redacted] fernere Abwickelung, insbesondere auch mit der Haupt-(Betriebs-) [redacted] se, ist dieselbe.

Darstellung der Haftpflicht der Eisenbahnen im Güterverkehr nach den betriebsreglementarischen Bestimmungen *).

(Disposition.)

I. A. Allgemeines über die Haftung der Bahnen im Transportverkehr. Bestimmungen des „Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches".

B. Haftpflicht bei Beförderung durch mehrere Bahnen (Betr.-Regl. § 62).

II. Haftpflicht für Verlust und Beschädigung von Gütern.

A. Begriffsbestimmung von Verlust und Beschädigung.

B. Umfang dieser Haftpflicht des Frachtführers

a. für eigene Handlungen,
b. für seine Leute,
c. für dritte Personen,
d. für Transport- und Betriebsmittel,
e. für Naturereignisse.

C. Beschränkungen des Umfanges dieser Haftpflicht (Betr.-Regl. § 64—67).

a. bei vorliegender höherer Gewalt. Begriff derselben,
b. bei natürlicher Beschaffenheit des Gutes (Schwinden, Leckage, Verderb),
c. bei äußerlich nicht erkennbaren Mängeln der Verpackung,
d. bei Gütern unter Begleitung,
e. bei Beförderung in unbedeckten Wagen,
f. bei Ver- und Entladung durch Versender oder Empfänger,
g. bei Gütern nach Orten, die keine Bahnverbindung besitzen.

---

*) Vergl. Wetter, die Haftpflicht der Eisenbahnen im Güterverkehr nach dem deutschen Frachtrecht. J. F. Bergmann. Wiesbaden 1883.

D. Wiederaufhebung dieser Beschränkungen durch
   a. eigenes Verschulden,
   b. Fahrlässigkeit (Begriffserklärung),
   c. bösliche Handlungsweise (Begriffserklärung) der Bahn.

E. Zeitdauer der Haftung für Verlust und Beschädigung (Betr.-Regl. § 64).

F. Geldwert der Entschädigung (Betr.-Regl. § 68) für
   a. gänzlichen Verlust,
   b. teilweisen Verlust und Beschädigung. (Begriff des gemeinen Handelswertes 2c.)

III. Haftpflicht für Überschreitung der Lieferzeit.
   A. Berechnung der Lieferzeit (Betr.-Regl. § 57).
   B. Umfang dieser Haftpflicht (Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers 2c.).
   C. Art des Schadens in Folge Lieferfristüberschreitung.
      a. Wertverminderung der Ware,
      b. Einbuße von Gewinn.
   D. Geldwert der Entschädigung für Lieferfristüberschreitung (Betr.-Regl. § 70).

IV. Schluß: Ersatzforderungen 2c., welche aus Haftpflichtansprüchen hervorgehen, deren Behandlung 2c.

Eine Schilderung der im Güterexpeditionsdienste vorkommenden Unregelmäßigkeiten und ihrer Behandlung.

Wenn man den Güterexpeditionsdienst gewöhnlich als denjenigen Zweig des Eisenbahndienstes bezeichnet, welcher sich mit der Annahme, Beförderung und Wiederauslieferung der zur Verfrachtung gelangenden Güter befaßt, so lassen sich auch die bei den gedachten drei Arten von Verrichtungen vorkommenden

Unregelmäßigkeiten füglich als solche betrachten, welche bei der Annahme, auf dem Transporte oder bei der Ankunft bezw. Auslieferung der Frachtgüter zu Tage treten.

Die bei der Güterannahme möglicherweise hervortretenden Unregelmäßigkeiten werden sich meistens auf Fälle unrichtiger Angaben des Absenders im Frachtbriefe beziehen, und sind hierbei unrichtige Angaben des Inhaltes oder aber des Gewichtes der Frachtgüter zu unterscheiden. Falls durch die unrichtige Inhaltserklärung eine Umgehung der durch das Betriebs-Reglement hinsichtlich der vom Eisenbahntransporte gänzlich ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände gegebenen Vorschriften beabsichtigt wird, oder aber falls der Absender sich über die bezüglich der letztgedachten Gegenstände festgesetzten Bedingungen (Sicherheitsmaßregeln) hinweggesetzt, hat derselbe eine Konventionalstrafe von 12 Mark für jedes kg des Bruttogewichtes der Versandstücke zu erlegen. Der Frachtvertrag braucht hierbei nicht erst (durch Abstempelung des Frachtbriefes) abgeschlossen zu sein. In anderen Fällen unrichtiger Inhalts-Angabe wird, wenn durch letztere eine Frachtverkürzung nicht herbeigeführt wird, eine Konventionalstrafe von 1 Mark pro Frachtbrief erhoben; wenn dagegen eine Frachthinterziehung mit der unrichtigen Inhaltserklärung verknüpft, bildet neben der Erhebung der zu berechnenden Mehrfracht der zweifache Betrag dieser letzteren die Konventionalstrafe.

Für die unrichtige Angabe des Gewichtes von Stückgütern wird eine Konventionalstrafe nicht erhoben; dagegen wird bei Wagenladungen die sich nach Richtigstellung der Gewichtsangabe ergebende Mehrfracht in doppelter Höhe als Konventionalstrafe eingezogen. Wenn der Versender die bahnamtliche Verwiegung der Sendung im Frachtbriefe beantragt oder das Gewicht nicht angegeben hat, so ist auch von Erhebung einer Konventionalstrafe Abstand zu nehmen.

Was die Überlastung von Wagen seitens der Versender betrifft, so dürfen überlastete Wagen von der Versandstation über-

haupt nicht abgesandt werden, vielmehr hat dieselbe die Abladung des etwaigen Übergewichts oder die Umladung auf Wagen von entsprechender Tragkraft zu veranlassen.

In § 55 des Betriebs-Reglements ist das Verfahren angedeutet, welches bei der Annahme von Gütern, deren sofortige Beförderung wegen unzureichender Transportmittel nicht zu bewirken, Platz zu greifen hat. Die Eisenbahn hat hiernach die Verpflichtung, die ihr angebotenen Güter, soweit die verfügbaren Räumlichkeiten ausreichen, gegen Empfangsbescheinigung und mit dem Vorbehalte einlagern zu lassen, daß die Annahme zum Transport und die Aufdrückung des Expeditionsstempels auf den Frachtbrief erst dann erfolgt, wenn die Beförderung des Gutes möglich geworden. Der Aufgeber hat sich hiermit auf dem Frachtbriefe einverstanden zu erklären.

Unter die Unregelmäßigkeiten, welche während des Transportes der Güter vorkommen können, gehören in erster Linie Verschleppungen, und liegt eine solche alsdann vor, wenn eine Sendung statt derjenigen Route, auf welcher ihre Beförderung hätte erfolgen müssen, teilweise oder ganz einen anderen Weg durchlaufen hat. Es kann dies durch falsche Verladung, falschen Transport oder durch unrichtige Kartierung veranlaßt werden.

Wird eine Sendung als verschleppt erkannt, und ist die Verschleppung eine Folge unrichtiger Verladung oder unrichtigen Transportes, so ist das Gut auf dem kürzesten Wege schleunigst nach der Bestimmungsstation abzusenden bezw. auf die richtige Transportroute zu lenken und zwar auf Begleitschein und Karte bezw. auf Grund der bereits vorhandenen Begleitpapiere, Frachtgut als Frachtgut und Eilgut als Eilgut. — Ist die Verschleppung eine Folge unrichtiger Kartierung, so hat die Weiterbeförderung des Gutes nach der richtigen Station unter regelrechter Frachtberechnung zu erfolgen. Im Verkehr der Staatsbahnen unter sich hat auch dies ohne Frachtberechnung auf Begleitschein zu geschehen. Von jedem Verschleppungsfalle ist der vorgesetzten Dienststelle (Verkehrs-Büreau) unter Beifügung einer Kartenabschrift Anzeige zu erstatten.

Falls eine Expedition eine unrichtige Leitungsvorschrift in einer Güterbegleitkarte entdeckt, noch ehe das Gut die richtige Route verlassen hat, so ist die Leitungsvorschrift unter Benachrichtigung der Versandstation richtig zu stellen.

Bei dem auf dem Transporte der Güter eintretenden Übergange derselben auf eine Anschlußbahn kann ferner ein Fehlen der Begleitpapiere oder der Güter selbst, sowie eine Beschädigung der letzteren oder ein Gewichts-Manko festgestellt werden. — Fehlen die Begleitpapiere zu Gütersendungen, welche von Bahn zu Bahn expediert werden, so werden letztere ohne vorgängige Herbeischaffung der ersteren nicht übernommen. Fehlen dagegen zu direkt expedierten Gütern, zu welchen die Frachtkarten vorhanden sind, anderweite Begleitpapiere, so wird in der Regel die Übernahme und Weiterbeförderung solcher Güter zwar nicht beanstandet, es geschieht dies jedoch auf Gefahr der übergebenden Bahn und unter bezüglichem Vermerk in der Begleitkarte oder in dem Quittungsbuche des übergebenden Beamten. Sind die Begleitkarten ebenfalls nicht vorhanden, so ist auch die Übernahme abzulehnen.

Wenn zu direkten Frachtkarten die Güter ganz oder teilweise fehlen, so ist von der übernehmenden Expedition hierüber eine Verhandlung aufzunehmen, welche der übergebende Beamte mitunterzeichnet, und die der übergebenden Verwaltung abschriftlich mitgeteilt wird. Auf Grund dieser Verhandlung macht die übernehmende Expedition gleichzeitig entsprechenden Vermerk in der Begleitkarte unter Beidrückung des Dienststempels. Die Nachlieferung der ganz oder teilweise fehlenden Güter wird nicht abgewartet, sondern die Weitersendung der Papiere sowie der vorhandenen Güter veranlaßt.

Erfolgt die Nachlieferung des Fehlenden, so ist hierzu eine Begleitkarte nebst einem Begleitscheine mit den zur Verständigung der Bestimmungsstation nötigen Angaben auszufertigen.

Über das Fehlen von Gütern, welche von Bahn zu Bahn expediert werden, ist ebenfalls eine Verhandlung aufzunehmen. Fehlt

eine Frachtbriefsendung gänzlich, so wird der betreffende Posten in der Überweisungskarte unter entsprechendem Vermerk gestrichen und der überwiesene Geldbetrag abgesetzt. Der etwa vorhandene Teil einer Sendung wird gegen Revers der übergebenden Bahn weiterbefördert.

Werden die fehlenden Güter nachgeliefert, so sind dieselben mit Ergänzungs-Überweisungskarten, in welchen die ursprüngliche Überweisungskarte zu bezeichnen ist, zu übergeben. Ist der etwa vorhandene Teil der Sendung mit dem zugehörigen Frachtbriefe bereits weiter expediert, so ist dem nachzuliefernden Gute ein Begleitschein beizugeben.

Falls bei der Übernahme von Gütern Beschädigungen oder Gewichts-Abgänge konstatiert werden, so ist, wie in den vorerörterten Fällen eine Verhandlung aufzunehmen und Vermerk in der Begleitkarte zu bewirken.

Änderungen der Kartierung während des Transportes von Gütern darf eine Unterwegsstation vornehmen, wenn in Folge einer Betriebsstörung oder vorübergehenden Verkehrseinstellung der Transport auf Grund der ursprüglichen Kartierung nicht ausführbar ist, sowie alsdann, wenn der Absender das Gut vor Erreichung seiner Bestimmungsstation zurücknimmt oder demselben eine andere Bestimmung giebt, insoweit er nach den betriebsreglementarischen Vorschriften hierzu berechtigt ist. In den beiden letzteren Fällen bildet die Unterwegsstation die Dekartierungsstation. Von allen vorgenommenen Änderungen der Kartierung ist der Versandstation behufs Berichtigung deren Bücher Mitteilung zu machen.

Unregelmäßigkeiten während des Transportes können im weiteren auch durch nachträgliche Anweisungen des Absenders veranlaßt werden. Solche Anweisungen können überhaupt nur durch Vermittelung der Versandexpedition erteilt werden. Sie beziehen sich auf Zurückgabe des Gutes oder auf Auslieferung desselben an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger und dürfen eine Änderung der Bestimmungs-

station nicht in sich schließen. Nur ausnahmsweise wird bei Wagenladungsgütern nachträglichen Verfügungen des Versenders Folge gegeben, welche ein Unterwegsanhalten der Ladung und die Zurückbeförderung derselben nach dem Aufgabeort oder die Auslieferung auf einer Vorstation des Bestimmungsortes oder aber die Leitung nach einer über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus bezw. seitwärts gelegenen Station bezwecken. Der Absender hat in solchen Fällen ein in Händen der Versandexpedition verbleibendes schriftliches Anerkenntnis abzugeben, nach welchem er sich jeden Ersatzanspruches wegen Unterlassung oder mangelhafter Ausführung seiner Verfügung seitens der Eisenbahnverwaltung begiebt, dagegen sich verpflichtet, letztere für alle durch die Ausführung der Verfügung erwachsenden Kosten zu entschädigen. Der Frachtbrief wird alsdann seitens der Unterwegsstation, auf welcher sich das Gut befindet, der Verfügung entsprechend abgeändert unter Beisetzung des Vermerkes: „Zufolge nachträglicher Anweisung des Versenders von Amtswegen geändert." (Ort, Datum, Name, Amtsstellung.) Falls das Gut nach einer über den ursprünglichen Bestimmungsort hinausliegenden Station geleitet werden soll, hat die erste Bestimmungsstation Umkartierung der Sendung vorzunehmen. Findet eine Ablenkung von der ursprünglichen Route statt, so hat die Unterwegsstation die Frachtkarte mit erläuterndem Vermerk auf diejenige Station abzuändern, welche ihr die Versandstation bezeichnet hat. Sämtliche über die anderweite Verfügung sprechenden Schriftstücke werden in allen Fällen von der jene ausführenden Unterwegsstation aufbewahrt. Die Verfügungen sind per Post und auf Antrag des Absenders telegraphisch auf dessen Kosten auszuführen. Die telegraphischen Anweisungen sind jedoch schriftlich auf dem Dienstwege zu wiederholen.

Wird das Gut auf einer Unterwegsstation verabfolgt, so ist die Fracht bis zu dieser Station zu erheben, wenn sie höher ist als die nach der weiter gelegenen ursprünglichen Bestimmungsstation berechnete, wogegen Reugeld in Wegfall kommt. Wenn durch eine in Folge von Naturereignissen oder sonstigen Zufällen

entstandene Betriebsstörung der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransportes zeitweilig verhindert wird, so steht es dem Absender frei, vom Frachtvertrage zurückzutreten, ohne die Wiederaufnahme des Betriebes abzuwarten; jedoch muß er, falls die Eisenbahn an der Transportbehinderung keine Schuld trifft, dieselbe für die Vorbereitung des Transportes, für die Wiederausladung und für den etwa schon teilweise ausgeführten Transport entschädigen. Ist die Fortsetzung des Transportes auf einer anderen, wenn auch längeren Route angängig, so ist es dem Ermessen der Eisenbahn anheimgegeben, ob es dem Interesse der Beteiligten mehr entspricht, die Beseitigung der Störung abzuwarten oder die Güter auf Kosten der Interessenten über eine Hülfsroute zu befördern oder endlich die Absender um anderweitige Verfügung über die Güter anzugehen, unbeschadet der Anordnungen, welche die Aufsichtsbehörde aus Rücksichten des allgemeinen Verkehrs treffen kann.

Endlich sind auch Wagenüberlastungen und Verletzungen des Plombenverschlusses sowie des Steuerverschlusses unter die Unregelmäßigkeiten während des Gütertransportes zu rechnen, wenn sie auf einer Unterwegsstation entdeckt werden.

Bei Wagenüberlastungen ist hinsichtlich der Behandlung der Ladung sowie hinsichtlich der Ermittelung und Erhebung der Mehrfracht und der verwirkten Konventionalstrafe seitens der entdeckenden Station nach den Bestimmungen des desfallsigen Reglements zu verfahren. Nach letzterem wird die gesamte Ladung unvermindert auf dem Wagen belassen, wenn ihr Gewicht das an dem Wagen vermerkte größte Ladegewicht nicht übersteigt oder, falls ein solches nicht angegeben ist, wenn das Übergewicht die Tragfähigkeitsziffer um nicht mehr als 5 Prozent übersteigt. Entgegengesetzten Falles wird die Ladung bis zur Übereinstimmung mit dem an dem Wagen vermerkten größten Ladegewicht, oder, falls dies nicht angegeben, bis zu 5 Prozent über die Tragfähigkeitsziffer vermindert. Der abgeladene Teil der Sendung wird auf Gefahr und Kosten des Absenders, dessen Weisung

durch Vermittelung der Versandstation einzuholen ist, eingelagert. Wenn eine solche Anweisung nicht zu erlangen, ist die Eisenbahn zum Verkaufe des Gutes nach Maßgabe der diesbezüglichen Bestimmungen des Betriebs-Reglements berechtigt.

Außer der für etwaige unrichtige Gewichts-Deklaration zu berechnenden Konventionalstrafe wird die Konventionalstrafe für Überlastung eines Wagens, wie folgt, erhoben: Wenn die Belastung nicht über das an dem Wagen vermerkte größte Ladegewicht hinausgeht, oder wenn bei Wagen, an denen ein solches nicht vermerkt ist, das Übergewicht die Tragfähigkeitsziffer um nicht mehr als 5 Prozent übersteigt, wird keine Konventionalstrafe erhoben. Im Falle einer größeren Belastung bildet das Vierfache der für die ganze im Frachtbriefe angegebene Beförderungsstrecke, nach dem Tarifsatze der Hauptsendung zu berechnenden Fracht für den Gewichtsüberschuß, welcher sich über die Grenzen der im Vorhergehenden angegebenen Belastung auf dem Wagen befindet, die Konventionalstrafe.

An Mehrfracht ist bei unrichtiger Gewichtsangabe, wenn nicht gleichzeitig eine Wagenüberlastung vorliegt, die Fracht für das nicht angegebene Gewicht bis zur Kartenschlußstation nach der Tarifklasse der Hauptsendung zu berechnen. Muß wegen Wagenüberlastung eine Verminderung der Ladung eintreten, so ist die Fracht für das nicht angegebene Gewicht bis zu der entdeckenden Unterwegsstation nach der Tarifklasse der Hauptsendung als Mehrfracht zu berechnen. Wird durch die Überlastung eines Wagens eine Beschädigung desselben und durch diese die Umladung der ganzen Sendung veranlaßt, so sind vom Versender bezw. Empfänger die entstehenden Reparaturkosten wie auch die tarifmäßige Ladegebühr zu erstatten. Letztere Kosten, sowie Konventionalstrafen, Lagergeld für den etwa abgeladenen Teil der Sendung ꝛc. sind von der Entdeckungsstation nachzunehmen, die zu erhebende Mehrfracht in der Frachtkarte ersichtlich zu machen und durch die Empfangsstation einzuziehen.

Ist im Frachtbriefe die bahnamtliche Verwiegung einer Sendung ausdrücklich beantragt oder die Gewichtsangabe unterlassen, so werden keinerlei Konventionalstrafen erhoben, auch wird alsdann ein unterwegs etwa abgeladener Gewichtsüberschuß sofort nach der Bestimmungsstation weiterbefördert unter Berechnung der Fracht nach dem Tarifsatze für die Hauptsendung.

Über alle stattgehabten Gewichts-Ermittelungen sind in Frachtbrief und Karte entsprechende Vermerke und der Versandstation schriftliche Mitteilung zu machen, wie auch von jeder Unregelmäßigkeit der gedachten Art der vorgesetzten Dienststelle (Verkehrs-Büreau) Anzeige zu erstatten ist.

Hinsichtlich der Verletzungen von Plomben-Verschlüssen an Wagen, welche ihren Bestimmungsort noch nicht erreicht haben, bestimmt die „Instruktion über den Verschluß der Wagen mittels Bahn-Plomben", daß der Packmeister auf der Entdeckungsstation der Güterexpedition sofort Anzeige zu erstatten hat, welche unverzüglich, möglichst im Beisein des Packmeisters, den Inhalt des Wagens nach den vorhandenen Papieren prüft. Ist der Packmeister verhindert, der Prüfung beizuwohnen, so sind zwei Zeugen hinzuzuziehen. Gestattet der Aufenthalt des Zuges die Revision überhaupt nicht, so wird der Wagen von der Güterexpedition im Beisein des Packmeisters unter neuen Verschluß gesetzt und hierüber im Frachtkarten-Quittungsbuche des Packmeisters ein bezüglicher Vermerk gemacht. Auf der nächsten Station, wo hinlänglich Zeit vorhanden, ist alsdann die Revision nachzuholen. Ergiebt dieselbe keine Differenzen, so ist ein entsprechender Vermerk im Quittungsbuche des Packmeisters zu machen und ein neuer Verschluß anzulegen. Bei Feststellung von Differenzen 2c. ist über den Revisionsbefund von dem ausführenden Beamten eine schriftliche Verhandlung aufzunehmen und der vorgesetzten Stelle unter Beifügung der abgenommenen Plomben und Plombenschnüre spätestens binnen 24 Stunden vorzulegen. Auf der betreffenden Frachtkarte ist ein bezüglicher Vermerk zu veranlassen und der Versand- und event. Umladestation von dem Sachverhalte Kenntnis zu geben.

Was die Verletzung von Zollverschlüssen während des Transportes betrifft, so ist zwischen Fällen, in denen der Verschluß eines einzelnen Frachtstückes und Fällen, in denen der eines ganzen Wagens verletzt ist, zu unterscheiden. Wird während des Transportes eine Zollverschlußverletzung eines einzelnen Frachtstückes bemerkt, so ist dasselbe der auf der Transportroute nächstgelegenen befugten Steuerstelle behufs Untersuchung des Tatbestandes und Erneuerung des Verschlusses vorzuführen. Die hierdurch sowie durch eine etwaige spezielle Revision entstehenden Kosten werden als bare Auslagen auf das Gut eisenbahnseitig nachgenommen. Die über die gedachte steueramtliche Abfertigung aufgenommene Verhandlung läßt sich die Güterexpedition aushändigen und übermittelt sie dem Gestellungsamte. Falls jedoch durch die Verschlußverletzung der Eisenbahn keine Gefahr erwächst, oder wenn auf einer Umladestation sich kein befugtes Steueramt befindet, kann die Anzeige erst nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation erfolgen.

Wird die Aussetzung eines unter Zollverschluß laufenden Wagens erforderlich, sei es, daß derselbe unfahrbar geworden oder der Verschluß verletzt ist, so gehen nach entsprechendem Vermerk in den Begleitpapieren die etwa in demselben Zuge befindlichen, der gleichmäßigen zollamtlichen Behandlung unterliegenden übrigen Wagen bis zu der Station weiter, auf welche sie angesagt sind, bezw. wo die Begleitschein-Erledigung zu erfolgen hat. Diese Station hat nach Eingang des Steuerzuges dafür Sorge zu tragen, daß die Steuerschlüssel sowie die über die Ladung des ausgesetzten Wagens sprechenden Papiere unverzüglich dem Steueramte desjenigen Ortes übersandt werden, wo die Aussetzung bewirkt wurde. Die den Wagen aussetzende Station macht gleichzeitig dem Ortssteueramte entsprechende Anzeige. Sind im einzelnen Falle die bei dem ablassenden Amte zurückbleibenden Duplikatschlüssel eher zu erlangen, als die Unikatschlüssel vom Abfertigungsamte, so sind erstere anzufordern. Nach Eingang der Schlüssel wird unter Leitung des Steueramtes in Gemeinschaft

mit der Güterexpedition die Umladung des unfahrbar gewordenen Wagens durch Arbeitskräfte der Bahn bewirkt bezw. der verletzte Verschluß erneuert unter gleichzeitiger Prüfung des Inhaltes. Hiernächst wird der Wagen der Eisenbahn wieder überwiesen, worüber auf Verlangen die Expedition dem Steueramte Quittung zu leisten hat. Der Wagen findet mit dem nächsten Personen- oder Güterzuge Weiterbeförderung.

Bei einzelnen abgefertigten Wagen behält die aussetzende Station alle Begleitpapiere wie die Schlüssel und benachrichtigt das betreffende Steueramt.

In jedem Falle ist dem Packmeister bei Weitersendung die steuerlicherseits aufgenommene Verhandlung behufs Abgabe an die Steuerstelle des Bestimmungsortes zu behändigen.

Bei Wahrnehmung der Verletzung eines Steuerverschlusses nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation ist der Steuerbehörde unter Vorlage der Begleitpapiere schriftliche Anzeige zugehen zu lassen.

Findet sich nach Ankunft auf der Bestimmungsstation der Plombenverschluß von Wagen verletzt oder Verdacht erregend, so hat Feststellung dieses Umstandes durch Vermerk und Anerkenntnis im Frachtkarten-Quittungsbuche seitens der Güterexpedition stattzufinden und hiernächst möglichst unter Beifein des Packmeisters eine Prüfung des Wagen-Inhaltes zu erfolgen, bis zu deren Vornahme der Wagen gehörig zu überwachen ist Ergiebt die Revision irgend einen Mangel, so ist hierüber eine Verhandlung aufzunehmen und diese nebst einer protokollarischen Auslassung des Ladepersonals der vorgesetzten Dienststelle unter Benachrichtigung der Versand- und event. Umladestation einzureichen.

Bei der nach Ankunft der Güter erfolgenden Entladung derselben auf der Bestimmungsstation können als fernere Unregelmäßigkeiten Fehlen oder Überzähligfein, sowie Beschädigungen von Frachtstücken und Gewichtsdifferenzen festgestellt werden. Über diese Vorkommnisse hat nach der „Instruktion,

betreffend das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungs-Verfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit einer Gewichtsdifferenz ꝛc. angekommenen Gepäckstücken und Gütern" jede Expedition zwei täglich unter sich zu vergleichende Differenzbücher nach vorgeschriebenem Formular zu führen, eines für die von ihr selbst ermittelten Unregelmäßigkeiten, ein zweites für die von anderer Seite gemeldeten, sie betreffenden Differenzen.

Über fehlende oder überzählige Güter ist unverzüglich eine ausführliche Notiz in das Differenzbuch einzutragen. Spätestens nach 3 Tagen sind über jeden, nicht inzwischen erledigten Fall besondere Meldungen der vorgesetzten Dienststelle (Büreau der Verkehrs-Kontroleure und Verkehrs-Büreau) zu erstatten, wie auch die Versandstation und eventuell diejenigen Stationen, welche den Wagen ausweislich der Plomben behandelt, innerhalb 24 Stunden zu benachrichtigen sind. — Ergiebt die Bezettelung überzähliger Güter einen Anhaltspunkt bezüglich ihrer Hingehörigkeit, so ist sich mit der betreffenden Station in unmittelbare Verbindung zu setzen; Laufzettel sollen dagegen niemals erlassen werden. — Der Telegraph wird in Anspruch zu nehmen sein, wenn es sich im allgemeinen um Gepäckstücke handelt, bei Frachtstücken nur dann, wenn solche leicht verderblicher Natur, von großem Werte oder mit Lieferfristversicherung behaftet sind. In letzterem Falle hat auch die Meldung an die vorgesetzte Stelle am nächstfolgenden Tage zu geschehen.

Von jedem Erledigungsfalle wird unter Austrag im Differenzbuche der vorgesetzten Dienststelle Anzeige erstattet.

Über Beschädigungen und Gewichtsdifferenzen von Gütern ist in gleicher Weise eine Notiz in das Differenzbuch einzutragen und binnen 24 Stunden der vorgesetzten Dienststelle unter Anschluß der von dem betreffenden Wagen abgenommenen Plomben und Plombenschnüre formularmäßige Meldung einzureichen. Die Versand- und event. Umladestation ist ebenwohl zu benachrichtigen.

In vorerwähnter Meldung muß nicht nur eine genaue Be-

schreibung des Zustandes des beschädigten Gutes und der Verladeweise, sondern auch eine Äußerung über die Ursache der Beschädigung und die in dieser Hinsicht in Frage kommenden Umstände, als Verpackung, Verladung, natürliche Beschaffenheit, Leckage des Frachtstückes oder Mängel der Transportmittel 2c. enthalten sein. Das Gewicht des vorhandenen bezw. unbeschädigten sowie das des fehlenden bezw. beschädigten Teiles der Sendung ist genau zu ermitteln und anzugeben. — Liegen Tatsachen und Umstände vor, welche den Verdacht eines Diebstahles oder einer Beraubung begründen, so sind jene Umstände ausführlich darzulegen, auch ist nach Lage der Sache der zuständigen Polizeibehörde zur weiteren Verfolgung Anzeige zu machen.

Was die in Folge von Gewichts-Mankos, Beschädigungen und Beraubungen von den Güterempfängern zu erhebenden Ersatzforderungen betrifft, so ist in Gegenwart des Reklamanten und von Zeugen der Tatbestand und entstandene Schaden festzustellen. Nötigenfalls sind Sachverständige hinzuzuziehen. Der Empfänger ist demnächst zur Annahme des Gutes unter Vorbehalt seiner Entschädigungsansprüche zu bewegen, und sind demselben Abgänge und Beschädigungen nur auf ausdrückliches Verlangen im Frachtbriefe zu bescheinigen. Nur dasjenige kann überhaupt bescheinigt werden, was auf eigene Wissenschaft des betreffenden Beamten gestützt ist. Eingegangene Ersatzforderungen werden mit Frachtkarte, Frachtbrief, Originalfaktura, Sachverständigen-Gutachten 2c. unter sachgemäßem Begleitbericht der vorgesetzten Dienststelle (Betriebs-Amt) vorgelegt.

Es bleibt schließlich das Verfahren zu erörtern, welches hinsichtlich der sogenannten Dispositionsgüter Platz greift. Unter die Dispositionsgüter (§ 61 des Betriebs-Reglements) zählen solche Güter, deren Annahme seitens der Empfänger verweigert wird, deren Auslieferung nicht bewirkt werden kann (weil der Empfänger nicht zu ermitteln), deren Abnahme nicht rechtzeitig erfolgt, sowie die „bahnhoflagernd" gestellten Güter, welche ohne Meldung des Empfängers lagern.

Von jeder Annahmeverweigerung ist der Versandstation unter Angabe des Grundes unverzüglich behufs Einholung anderweitiger Verfügung des Absenders Kenntnis zu geben. Die auf dem Gute etwa haftenden Nachnahmen bleiben in allen Fällen unausgezahlt. Ist die Annahmeverweigerung durch einen bahnseitig zu vertretenden Umstand veranlaßt, so hat die Versandstation, welcher zu diesem Zwecke der Tatbestand ausführlich darzulegen ist, die Herbeiführung einer entsprechenden Verständigung mit dem Absender zu versuchen. Gelingt diese nicht, so bleibt dem Letzteren die Erhebung seines Ersatzanspruches überlassen, nachdem der vorgesetzten Dienststelle Anzeige erstattet. Hat die Eisenbahn zu der Annahmeverweigerung eine Veranlassung nicht gegeben, und geht eine Verfügung des Absenders überhaupt nicht oder nicht in angemessener Frist ein, oder werden die Güter der Eisenbahn zur Verfügung gestellt, so wird mit denselben in gleicher Weise verfahren, wie in Nachstehendem bezüglich der nicht rechtzeitig bezw. überhaupt nicht abgenommenen Güter angegeben.

Bezüglich der letztgedachten Güter ist nach wiederholter fruchtloser Benachrichtigung des Adressaten, längstens nach drei Tagen der Versandstation schriftlich Mitteilung zu machen, wonach etwaige Nachnahmen unausgezahlt bleiben, und der Versender um Verfügung ersucht wird. Steht der bahnseitigen Entladung und Einlagerung der Güter kein Bedenken entgegen, so hat solche stattzufinden, selbst auch bei Wagenladungen, hinsichtlich deren jedoch die Versandstation bereits nach Ablauf von 24 Stunden, wenn nötig telegraphisch, zu benachrichtigen ist. Ist über die entladenen und eingelagerten Güter innerhalb acht Tagen und über die unentladenen innerhalb drei Tagen eine Verfügung des Absenders nicht zu erlangen, so erfolgt eine diesbezügliche Erinnerung, gleichzeitig aber Meldung an die vorgesetzte Stelle behufs Einholung deren Weisung. Geht bei der Versandstation auf Benachrichtigung des Versenders eine Verfügung binnen 24 Stunden nicht ein, so ist derselbe nach Ablauf dieser Frist zu erinnern. Die Benachrichtigungen der Versandstation sollen,

wie die Antwortschreiben darauf, in der Regel mit der Post befördert werden und die genaue Bezeichnung des Gutes, des Versenders, des Empfängers, der etwaigen Nachnahmen und des Auflieferungs-Datums enthalten. Das Gut ist dem Empfänger dann noch auszuliefern und der Versandstation hiervon Kenntnis zu geben, wenn sich der Erstere noch vor Eingang der Verfügung des Absenders zur Empfangnahme meldet und das Einverständnis des Letzteren nachzuweisen vermag.

Falls es sich um Güter handelt, welche dem schnellen Verderben unterliegen, haben die vorgedachten Meldungen an die Versandstation stets sofort bezw. nach Ablauf von 24 Stunden seit Ankunft des nicht abgenommenen Gutes und auf telegraphischem Wege zu geschehen. Eventuell und namentlich nach Ausfall eines Sachverständigen-Urteiles ist der bestmögliche Verkauf der Sendung zu veranlassen und hierbei besonders auf Deckung der Frachtkosten Bedacht zu nehmen. Dergleichen Verkäufe finden nach vorheriger Bekanntmachung in den Interessentenkreisen öffentlich und meistbietend statt. Über dieselben ist eine Verhandlung aufzunehmen, welche die Art jener Bekanntmachung, den Namen des Käufers, das Meistgebot, die Unterschrift des Meistbietenden, sowie des den Verkauf leitenden Beamten enthält, und welchem alle Belege anzuschließen sind. Zu den Verhandlungen ist bei einem Erlös von 150 Mark und darüber der gesetzliche 1/3 Proz.-Stempel beizukassieren, wenn der Verkauf nicht für Rechnung des Fiskus erfolgte.

Soweit es sich um Güter im Werte von unter 50 Mark handelt, kann der Expedient selbstständig über den vorzunehmenden Verkauf, die bahnseitige Einlagerung oder die Überweisung an einen Spediteur oder ein Lagerhaus befinden. Wenn Güter nicht dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, so darf deren Verkauf nach § 61 des Betr.-Regl. frühestens 4 Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit und auch dann erst nach vorgängiger Genehmigung der vorgesetzten Dienststelle stattfinden.

Werden Güter, weil deren bahnseitige Einlagerung wegen

Raummangels oder mit Rücksicht auf etwaige Gefahren für andere Güter ꝛc. nicht tunlich ist, einem bewährten Spediteur oder Lagerhause überwiesen, so geschieht dies gegen Erhebung aller auf den Gütern haftenden Kosten und unter Übernahme aller Rechte und Pflichten der Bahn durch den Spediteur ꝛc. Von der geschehenen Überweisung ist der Versandstation ebenwohl zwecks Mitteilung an den Absender Nachricht zu geben, die weitere Regelung der Sache aber den Interessenten anheimzustellen.

Zusammenstellung der Bestimmungen des Vereins-Wagenregulativs.

(Disposition.)

A. Geltungsbereich des Regulativs.

B. Bedingungen für die Benutzung der fremden Wagen.

I. Bedingungen, unter welchen Wagen-Eigentümerin und transportierende Verwaltung die Güterwagen bis zur Bestimmungsstation der Ladung durchlaufen lassen muß.

II. Bedingungen, unter welchen die Güterwagen:

a. über die Deutschen Vereinsbahnen hinaus weiterlaufen können,

b. auf der Bestimmungsstation mit neuem Frachtbriefe umexpediert werden können,

c. auf der Bestimmungsstation behufs Entladung nach einem anderen Bahnhofe übergeführt werden können.

III. Entladung und Wiederbeladung der Wagen am Bestimmungsorte:

a. Bei vorhandener Rückladung am Bestimmungsorte Richtung, nach welcher die Wagen verwandt werden dürfen,

b. bei fehlender Rückladung am Bestimmungsorte Weitersendung der Wagen behufs Erlangung von Rückladung weiter oder seitwärts.

c. bei überhaupt fehlender Rückladung Rücksendung der leeren Wagen. (Einzuschlagende Route.)

d. Wiederbeladung leerer Wagen auf der Rücktour unterwegs und Ablenkung zu diesem Zwecke.

IV. Bedingungen für Benutzung der Personen- und Gepäckwagen. (Besondere Verabredungen.)

V. Bedingungen, unter welchen eine zeitweise Aufhebung der Berechtigung zur Benutzung fremder Wagen eintreten kann.

VI. Gegenseitige Aushülfe mit Wagen. (Vergütung für die Beförderung geliehener Wagen.)

VII. Bedingungen für den Übergang der Wagen über die Grenzen der Vereinsbahnen hinaus:

a. Haftbarkeit in gewöhnlichen Fällen,

b. in Fällen, wo der Übergang durch Steuerverschluß bedingt ist.

VIII. Bedingungen für den Übergang der Wagen fremder Bahnen auf die Vereinsbahnen.

IX. Bedingungen für die Übergabe und Übernahme der Wagen auf den Übergangsstationen:

a. Betriebsfähigkeit,

b. Vorhandensein der Begleitpapiere,

c. Übergabezeiten,

d. Zeitweise Ablehnung der Übernahme.

C. Fristen für die Benutzung fremder Wagen.

I. Lauffristen.

II. Ladefristen.

D. Vergütungen für die Benutzung fremder Wagen.

I. Wagenmiete:

a. Laufmiete,

b. Zeitmiete.

II. Verzögerungsgebühr.

III. Befreiung von Zeitmiete und Verzögerungsgebühr:
   a. Wegfall der Zeitmiete für 24 Stunden der zweitägigen Ladefrist auf der Bestimmungsstation,
   b. Wegfall der Zeitmiete und Verzögerungsgebühr in Folge außergewöhnlicher Umstände (Betriebsstörungen, Laufunfähigkeit, steueramtliche Behandlung, Übernahme-Verweigerung),
   c. Wegfall der Verzögerungsgebühr für Sonn- und Festtage.

IV. Conventionalstrafe für regulativwidrige Benutzung fremder Wagen.
   a. Für falsche Leertouren,
   b. für Verlängerung des Rückweges um mehr als 25 pCt. gegen den Hinweg in Folge Rückbeladung,
   c. für alle anderen regulativwidrigen Benutzungen.

E. Wagen-Controle und Abrechnung. (Rapporte mit Schuldberechnung.)

F. Bedingungen für die Beschaffenheit der Wagen bei Übergang auf fremde Bahnen.

G. Vorschriften über die Behandlung:
   I. der fremden Wagen.
   II. der Wagenbestandteile (auch Rungen, Bordbretter 2c.).
   III. der Ladungs-Utensilien (insbesondere der Wagendecken).
   IV. Beschädigter fremder Wagen:
      a. Meldung der Wagenbeschädigungen,
      b. Feststellung der Beschädigungen auf den Übergangsstationen,
      c. Ausführung der Reparaturen.

Systematische Zusammenstellung der Bestimmungen des Reglements, betreffend die Berechnung und Erhebung von Mehrfracht und Konventionalstrafen für unrichtige Inhalts- und Gewichts-Angabe sowie für Wagen-Überlastungen.

(Disposition.)

I. Unrichtige Inhalts-Angabe.

A. Aufgabe der in § 48 al. 3 und in Anlage D des Betriebs-Reglements bezeichneten, von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände unter falscher Inhaltsangabe (12 Mark pro kg des Bruttogewichtes).

B. Alle anderen Fälle unrichtiger Inhaltsangabe und zwar:

1. die unrichtige Angabe ist nicht geeignet, eine Frachtverkürzung herbeizuführen (1 Mark pro Frachtbrief),
2. die unrichtige Angabe verursacht eine Frachthinterziehung (Mehrfracht und Konventionalstrafe).

II. Unrichtige Gewichts-Angabe, welche eine Frachthinterziehung herbeizuführen geeignet ist.

A. bei Eilgut und bahnamtlich verladenem Frachtgut (keine Konventionalstrafe).

B. bei Wagenladungen und vom Versender verladenen Frachtgütern (Mehrfracht und Konventionalstrafe).

III. Überlastung der Wagen durch die Versender.

A. Allgemeine Grenzen für die Belastung

1. bedeckt gebauter und mit Decken versehener offener Wagen,
2. offener Wagen.

B. Behandlung der Ladung bei Entdeckung einer Überlastung

1. auf der Versandstation,
2. auf einer Unterwegsstation.

C. Berechnung der Konventionalstrafe für Wagenüberlastungen und zwar:

1. wenn die Belastung das an dem Wagen vermerkte größte Ladegewicht oder das Übergewicht die Tragfähigkeitsziffer um mehr als fünf Prozent nicht überschreitet (nur Mehrfracht, keine Konventionalstrafe),
2. wenn die Belastung eine höhere ist (Mehrfracht und Conventionalstrafe).

IV. Berechnung der Mehrfracht bei unrichtiger Gewichtsangabe und bei Wagenüberlastungen.

A. Auf der Versandstation,

B. Auf der Empfangsstation,

C. Auf einer Unterwegsstation

1. wenn die Maximalgrenzen für die Wagenbelastung nicht überschritten,
2. wenn diese überschritten und die Ladung deshalb vermindert werden muß.

D. Bei Wagenüberlastungen ohne gleichzeitige unrichtige Gewichtsangabe bleibt die Frachtberechnung unverändert.

V. Verfahren

A. bei Ermittelung,

B. bei Erhebung der Mehrfrachten und Konventionalstrafen.

VI. Bahnamtliche Verwiegung der Sendungen.

A. Wenn solche vom Absender beantragt, Befreiung desselben von Konventionalstrafe für unrichtige Gewichtsangabe und Wagenüberlastung.

B. Ausführung der bahnamtlichen Verwiegung.

Sachregister.

(Die Ziffern bedeuten die Seitenzahl.)

A.

Abfahrtszeit 121, 170
Abfertigung der Güter 219
„ „ Züge 121
Ablaufgleise 110
Abonnementskarten 180
Abrechnungsbuch 333
Abteilungszeichen 81, 102
Achsenzahl der Züge 88,
Achshalter 133 [103
Achslager 133
Änderungs-Anzeige 245
Akademische Ausflüge 183
Ankunft der Güter 243
Anmeldescheine 52 ff.
Annahme-Bescheinigungsbücher 232
Annahme der Güter 211 ff.
Annahmeverweigerung 352
Anschlußversäumnis 172
Anweisungen (nachträgliche) der Versender 343
Arbeiter-Retour- und Wochenbillets 182
Arbeitszüge 93, 120, 258
Auflieferung der Güter 231
Ausladebücher 243
Auslieferung der Güter 248
Ausnahmetarif 324
Ausschluß von der Fahrt 169, 174
Aussetzen von Güterwagen 258
Ausstellungsgut 259
Avisierung 246

B.

Barkassenbuch 332
Baden 283
Badereisen 185
Bahnkreuzungen 79, 91
Bahnordnung 102
Bahnpolizeibeamten 100 ff., 125
Bahnpolizeireglement 75 ff.
Barrièren 80, 106
Bayern 281 ff.
Bauinspektion 15
Baukommission 16
Bautechnisches Büreau 14
Bedeckung der Güter 253, 263
Begleitung der Transporte 199, 200, 204, 253
Beleuchtung d. Züge 113 ff.
Belgien 295
Beschädigung der Güter 251, 349
Beschwerdebuch 101, 300
Betreten der Bahn 98 ff.,
Betriebsamt 15 [163
Betriebsbüreau 15
Betriebsdienst 105 ff., 302
Betriebsdirektor 15
Betriebskasse 15
Betriebskontroleur 15
Betriebsinventarien 132 ff.
Betriebsmaterialien 130 ff.
Betriebsmittel 81, 117
Betriebsreglement 162 ff.
Betriebsstörung 173, 303 ff.
Betriebstechnisches Büreau
Bettung 1, 2 [14
Bezettelung der Güter und Wagen 232
Bezirke der Direktionen und Betriebsämter 22—32
Bezirks-Eisenbahnrath 16
Billetkontravention 169
Billet-Ausgaberegister 325
„ -Einnahmekontrole 326
„ -Expedition 175
„ -Monatsrapport 326
„ -Umtausch 166, 168
„ -Verkauf 165, 176 ff.
Bohrer 7
Böswillige Handlungsweise 254
Brand im Zug 307
Braunschweig 285
Bremsen 84 ff., 103, 136
Briefbeutel 36
Buchführung im Expeditionsdienst 325 ff.
Buffer 135

C.

Carpenterbremse 137
Centralbüreau 14
Central-Verkehrs-Abrechnungsbüreau 12
Central-Wagen-Abrechnungsbüreau 154
Classifikationssystem 321
Conventionalstrafen 345, 357 ff.
Correspondenzwesen 299,
Coupébesetzung 168 [312
Coupébestellung 167
Courierzug 111

D.

Dänemark 296
Decken (Wagen-) 146, 264
Dekartierung 244 ff.
Deklaration (Zoll-) 47
Depositenbuch 331
Desinfektion 159 ff.
Deutschland 270 ff.
Dexelhacke 8
Dienstgüter 257
Differentialtarif 324
Direktion 14,
Dräsinen 93, 121
Drehkreuze 81
Drehscheiben 16, 79
Drucksachenverwaltung 14
Dünger 216
Dynamit 212

E.

Effektenbeförderung (freie)
Eilgüter 91 [129
Elsaß-Lothringen 287
Emballage 217, 262
Empfangskontrolbuch 331
Englische Weiche 6
Entgleisung 304
Entladung 243 ff.
Expeditionsbüreau 14
Expreßzug 111
Expropriationsrecht 9

F.

Fahrbericht 92
Fahrbillet 167, 175
Fahrgeschwindigkeit 89, 104, 122
Fahrordnung 105, 106,
Fahrpersonal 96 [123
Fahrplan 164
Fahrtunterbrechung 167
Fahrzeuge 200 ff.
Fehlen der Güter 342, 349
Feuergefährliche Gegenstände 174, 210
Feuerlöschwesen 301
Fische 263
Frachtberechnung für Güter 260
Frachtberechnung für Leichen 201
Frachtberechnung für lebende Tiere 202
Frachtberechnung für Fahrzeuge 202, 262
Frachtbrief 219 ff.
Frachtkarte 241 [242
Frachtkartenquittungsbuch
Frachtvertrag 232
Frachtzahlung 237, 248
Frachtzuschläge 254, 256
Frankatur 237 ff.
Frankaturbuch 328
Frankreich 293
Freifahrtwesen 125 ff.
Freigepäck 185
Fundsachen 200

G.

Gaisfuß 7
Generalbüreau 14
Gepäckexpedition 188 ff.
Gepäckschein 191
Gepäckträger 193
Gepäckverwahrung 193
Gesellschaftsfahrten 182
Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen 8
Gewichtsangabe 346
Gewichtsmängel 252
Gewichtsprüfung 229
Gleisausbesserung 77
Güterbodenrevision 250
Güterexpedient 310 ff.
Güterexpedition 209 ff.
Güterrechnungen 334
Güterwagen 138, 154
Gütertarifwesen 320 ff.
Güterzüge 85, 111
Güterzugbenutzung 187

H.

Haftpflicht im Güterverkehr 251 ff., 338
Handelsgesetzbuch 210
Handelswerth (gemeiner)
Handgepäck 198 [253
Hauptbahnen 1
Hauptkasse 14
Hauptwerkstätten 14
Hebebaum 7
Heberleinbremse 137
Hefe 215
Heizung der Züge 113 ff.
Herzstück 5
Hessen 284
Höhere Gewalt 251
Hofzüge 111, 118
Holzkohle 216
Hülfs-Lokomotiven und -Züge 120, 305
Hundebeförderung 173, 205

I.

[229
Inhaltsprüfung der Güter
Interessedeklaration 197, 203, 207, 255
Inventarienbuch 132
Italien 292

K.

Kartierung 241 ff.,
Kassen 16
Kassenrevision 335
Kassenverwaltung 313 ff.
Kienruß 215
Kinderbillets 186
Knallsignale 77 [9
Kommissariate (Eisenbahn-)
Krankenpfleger 184
Kreditkonto 330
Kreuzung der Züge 124
Kriegsleistungen der Eisenbahnen 53 ff.
Kuppelung 84, 135

L.

Ladefrist 142
Ladegeräthe 146
Lagergeld 249 ff.
Lagerung der Güter 233

Landes-Eisenbahnrath 16
Laschen 2
Laschenschlüssel 7
Laternensignale 86, 94
Lauffrist 142
Leckage 252
Leichenbeförderung 199 ff.
Lieferzeit 254
Lokalbahnen 1
Lokaltarif 324
Lokalzüge 111 [120
Lokomotive 82 ff., 107 ff.,
Lokomotivpersonal 98
Luftdruckbremse 137

M.

Markierpfahl 81
Maschinendisposition 108
Maschinentechnisches Büreau 14
Materialienbüreau 14
Materialienmagazin 16
Mecklenburg 284
Meldungen über Unfälle
Militärbillet 175 [308 ff.
Militärmunition 60 ff.
Militärtarif 61
Militärtransporte 55 ff.
Militärverwaltung 53 ff.
Militärzüge 55
Mineralsäuren 214

N.

Nachnahmen 238 ff.
Nachnahmebuch 329
Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden 53
Nebengebühren 329
Nebenmagazin 130 ff.
Niederlande 295
Notsignal 94
Nothstandstarif 325

O.

Oberbau 1
Österreich-Ungarn 290 ff.
Oldenburg 285
Organisation der Staats-Eisenbahnverwaltung 13—16

P.

Passagiere 171 ff.
Passier-Deklaration 48
Personenbeförderung 162
Personenwagen 138
Personenzüge 111, 113, 118
Petroleum 214
Planum 1
Plombenverschluß 236, 347
Postbeförderung 34, 35, 124
Postbegleitpersonal 35
Postverwaltung 33 ff.
Postwagen 38 ff., 92
Postzwang 211
Preußen 277 ff.
Provision 239
Pulversendungen 212

Q.

Quittung über Gelder 267
Quittung über Güter 249

R.

Rabatttarif 325
Radreifen 84, 133
Rangierdienst 109 ff.
Reichs-Eisenbahnamt 10
Reisegepäck 188 ff.
Reklamationen 257
Restposten 330
Reugeld 249, 344
Revers 218
Revision der Betriebsmittel 82, 87
Rückfahrbillets 178
Rundreisebillets 179
Rußland 296

S.

Sachsen 282
Scalatarif 324
Scrophulöse Kinder 185
Schieben der Züge 88, 104, 123
Schiebebühnen 6, 79
Schienen 3
Schienennägel 3
Schienenzangen 7
Schlaghammer 7
Schmalspurbahnen 102
Schmieren der Wagen 134
Schneepflüge 93
Schnellzüge 91, 111
Schülerbillets 181, 183
Schuldrapporte 155
Schutzwagen 157, 262
Schweiz 291
Schwellen 2 ff.
Sekundärbahnen 1
Setzhammer 7
Setzwaage 8 [97, 104
Signale auf der Bahn 94,
Signale vom Zug 94
Signallaternen 86 ff.
Soll-Nachweisung 337
Sonderzüge 91, 95
Sperrige Güter 261
Spezialtarif 260
Spezialwagen 149, 154
Spitzhacke 7
Spurkranz 84, 133
Spurmaß 8
Spurweite 4
Staatsbahn-Wagen 148 ff.
Station 300
Stationskasse 264
Stationsrapporte 155
Stationsuhr 87, 165
Stationsvorsteher 298
Stationswagen 154
Statistik des Warenverkehrs 51 ff.
Statistische Gebühr 52
Steuerabfertigung 226
Steuerpapiere 47, 226
Steuerverwaltung 42 ff.
Stopfhacke 7
Streckenrevision 80, 103
Streichhölzer 214

T.

Tabakrauchen 173, 234
Tagebuch 299
Tageskassen-Karten 333
Tarifbüreau 14
Tarifvorschriften 260 ff.
Tarifwesen 320 ff.
Taubstumme 185
Telegraphendienst 302
Telegraphen-Inspektion 14
Telegraphen-Verwaltung 33 ff.
Temperaturbleche 7
Tender 83
Terpentinöl 215
Tiere (lebende) 204 ff.
Tragfeder 134
Truppentransporte 55 ff.

U.

Übergabe der Güter 230
Übergänge (Bahn-) 79ff., 99
Übergangsrapporte 155
Übergangsschein 48
Übergangsstationen 230
Übergangszettel 141
Überlastung d. Wagen 345
Überzählige Güter 350
Unfälle 303 ff.
Uniformverwaltung 14
Unregelmäßigkeiten im Güterdienst 339 ff.
Unterbau 1
Unterlagsplatten 3

V.

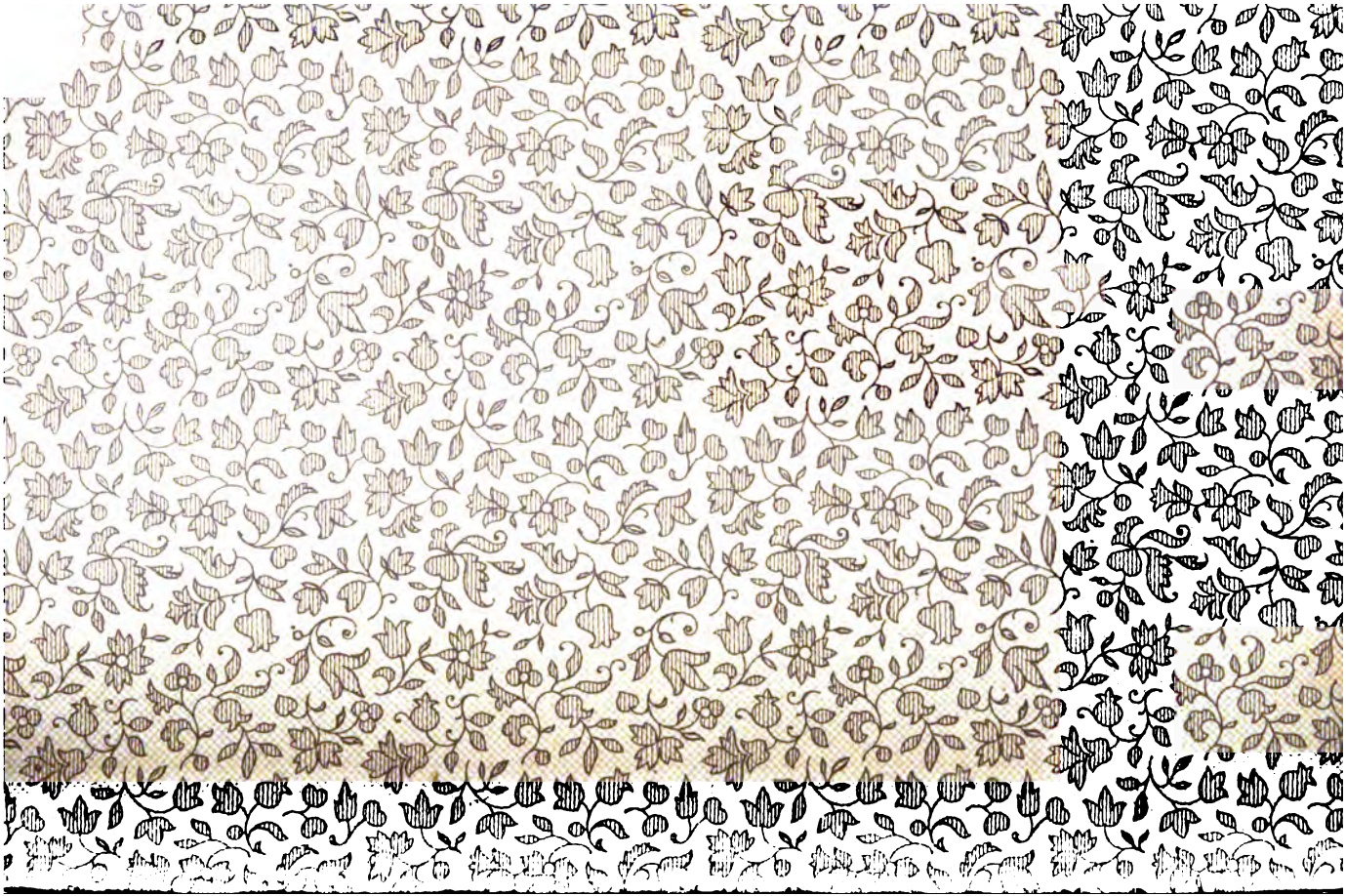
Verbände 12
Verbandstarif 324
Verbandszüge 12, 111
Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen 11, 12
Verfügungsrecht über Güter 246
Vergnügungszüge 165
Verkehrsbüreau 14
Verkehrscontrole 14, 335
Verkehrscontroleur 15
Verkehrsverband 12
Verladung 234 ff.
Verlust der Güter 251
Verpackung der Güter 217
Verrechnungskarten 245, 331
Versandregister 242, 329
Verschleppung 341
Verwiegung der Güter 225, 229, 346
Vollmachten 247
Vorarbeiten 1
Vorausbestellung von Billets ꝛc. 187
Vormerkschein (Zoll-) 50
Vorschußbuch 331

W.

Wagen (technisch) 133 ff.
Wagenabrechnung 145, 154 ff.
Wagenbeschädigungen 146
Wagenbestandteile 145
Wagenbestellung 227
Wagenbüreau 149
Wagenmiete 143, 249
Wagenrapporte 145, 152, 155
Wagenregulativ 139 ff., 354 ff.
Wagenübergabe 142
Wagenverteilung 149
Wartesäle 169
Wasserkrahn 107
Wasserwage 8
Weichen 4 ff., 78, 97, 105
Weichensteller 98, 105
Wertdeklaration 196, 203, 207, 254
Württemberg 283

Z.

Zollabfertigung 226
Zollbeamten 43
Zollbegleitpapiere 47, 226
Zollbegleitschein 45 ff.
Zollgesetz 42
Zollniederlage 50
Zollverein 42
Zollverschluß 44, 348
Zollverwaltung 42 ff.
Zündhütchen 214
Zugformierung 92ff., 111ff.
Zugleine 97
Zugtrennung 307
Zugverspätung 122, 171ff.
Zuschlagbillets 168, 186
Zustellung der Güter 246
Zwangschienen 5.



TF 652 .W54 1889
Die Prufung zum Stationsvorste
Stanford University Libraries
3 6105 041 649 752